INFLUENCIA

DEL

PODER NAVAL

EN LA HISTORIA

1660-1783

POR EL

CAPITÁN DE NAVÍO DE LA MARINA AMERICANA

A. T. MAHAN

TRADUCIDO POR LOS TENIENTES DE NAVÍO

DON JUAN CERVERA Y JÁCOME

Y

DON GERARDO SOBRINI Y ARGULLOS

(CON AUTORIZACIÓN DEL AUTOR)

Obra declarada de texto
para las Conferencias y Lecturas de los Guardias Marinas,
según el Reglamento actualmente vigente.

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 359.009/M21h
Nro. Inv.: 1502
Fecha: 24/1/5

EL FERROL

IMPRENTA DE «EL CORREO GALLEGO»
139—REAL—141
1901

AL LECTOR

Deseosos de contribuir por nuestra parte, aun cuando sea modestísimamente, dada nuestra posición y empleo, á la propagación del gusto marítimo y á la difusión de ideas, que estimamos ser de verdadera salvación para la Patria, emprendimos la traducción de la notable obra del Capitán de Navío de la Marina Americana, A. T. Mahan, que hoy tenemos el honor de presentar á nuestros compañeros y al público en general.

Las ideas que imperan en toda la obra, claramente se desprenden de su título, y están condensadas doctrinalmente en la introducción y primer capítulo del libro. Los demás capítulos se reducen á ejemplos históricos que abrazan el periodo de 1660-1873, en que Europa estuvo empeñada en tantas guerras, y sirven para demostrar con la filosofía marítima, por decirlo así, desprendida de aquellos hechos, la confirmación de las premisas sentadas en la parte doctrinal.

El autor ha publicado otras obras, todas muy interesantes, pero ninguna ha despertado el interés y expectación que ésta, en razón á sus miras trascendentales y á la manera feliz con que ha sabido presentar ideas que antes flotaban perdidas en la mente de los hombres pensadores y que hoy, claramente definidas, pertenecen al dominio general; porque,

preciso es rendirse á la evidencia que se obtiene leyendo las páginas de Mahan.

En el extranjero ha sido traducida á varios idiomas; y no sólo la leen como texto en muchas Marinas, sino que en aquellos afortunados paises donde existe verdadero sentimiento por las cosas de mar, es conocida universalmente por la población culta.

Agena, lo más posible, á términos técnicos que para los profanos hacen indigesta la lectura, esta obra constituye amenísimo recreo de donde se obtienen enseñanzas prácticas, útiles para todos, desde el hombre de Estado hasta el modesto Guardia marina.

Algunos párrafos tiene referentes á España que merecerían contestación; pero decididos muchas veces á ponerla, consideramos, al fin, mejor, dejar la obra tal cual es para no perder la hilación del conjunto. Nuestro compañero y amigo, Teniente de Navío D. Manuel Andújar, que ha tenido la bondad de escribirnos el prólogo, se hace, brevemente, cargo de esos párrafos que contesta con docta y atinada pluma.

No habríamos conseguido, seguramente, dar cima á nuestra empresa si no hubiera sido por el apoyo eficaz que nos han prestado algunos de nuestros Jefes y compañeros, especialmente el Capitán de Navío Sr. D. Luis Bayo y Hernández Pinzón, á quien se debe, en gran parte, la publicación de esta traducción. Séanos, pues, permitido expresar aquí, á él y á cuantos nos han ayudado en una forma ú otra, nuestra pública gratitud.

Nos resta hacer profesión de fe, confesando lo convencidos

que estamos de la imperfección que ha de tener nuestro trabajo. Traducir de un idioma extraño al propio, es asunto siempre difícil, porque cada idioma tiene sus modismos, su expresión y su estructura, que muchas veces producen frases imposibles de traducir. En el mejor caso siempre se pierde la galanura y concisión de estilo.

Pedimos, pues, reiteradamente la indulgencia del lector, á quien suplicamos piense que sólo los sentimientos al principio expresados y la bondad de las personas que á ello nos alentaron, es lo que nos impulsó, al fin, á emprender este trabajo, ganosos de corresponderles y de ser útiles á nuestra querida Patria y al Cuerpo en que con tanto orgullo servimos.

LOS TRADUCTORES.

PRÓLOGO

Cumple á mi sinceridad y conocimiento de mis fuerzas declarar paladinamente que este empeño á que me obligan el compañerismo y afecto de los traductores de la *Influencia del Poder Naval en la Historia,* Tenientes de Navío Cervera y Sobrini, es empresa, cuyo feliz desarrollo, impone como condición indispensable de éxito, la posesión de vastos conocimientos históricos, meditados, además, con aquella intensidad que conduce á la cima desde la cual es dable al hombre de doctrina formular su pensamiento elaborado con todos los elementos de estudio que concurren en el problema objeto de su atención.

Aun aceptado hipotéticamente, con hipótesis de imposible realidad, que el autor de estas líneas tuviera el caudal de estudio que la obra requiere, habría de luchar con esa carencia de serenidad de juicio que la inquietud presente en todas las manifestaciones de la nacionalidad lleva irremediablemente al espíritu atribulado y temeroso de un porvenir lleno de sombras, cuyo negro velo no se atreve á desgarrar el más pueril y confiado optimismo. Y esta serenidad especulativa, condición de belleza y resorte de acierto en todo estudio de elevados vuelos y noble y patriótica orientación, es, acaso, en éste del Poder Naval, más necesario, más indispensable

que en ningún otro de diferente categoría científica, porque Mahan, autor de este libro, no ve la Historia más que desde un solo punto de vista. Examina, en mi sentir con profundo acierto, la influencia que el mar y su dominio ejercen en la vicisitud histórica. El factor estratégico, la trascendencia militar, el desarrollo mercantil, la virtualidad poderosa, en una palabra, que el mar encierra en las evoluciones del progreso, suele ser en su libro materia exclusiva que provoca la energía de su pensamiento. Acaso ninguno, antes que el afamado autor, haya logrado lanzar al palenque de la controversia filosófica con igual seguridad y brío, ese elemento de estudio, ese agente de la Historia que él denomina «Sea Power», poder del mar, según traducción literal, cuya influencia en los destinos humanos, al sernos aclarada, se nos ofrece con la satisfacción intelectual del que posee una verdad más, y con el dolor del que presiente que su desconocimiento desde época remota entorpeció la vida nacional en su lento progreso hacia los moldes de las modernas nacionalidades.

Pero con ser Mahan expositor magistral de las contiendas navales en sus aspectos mercantil y guerrero, adolece, para el que lo lea con ánimo desembarazado de previa preocupación, de que no enseña historia. En su mérito radica su principal defecto. Su perspectiva no tiene más que un término; su horizonte una sola dirección: el Poder Naval. Naturalmente, el alma de la Patria española aparece en su libro empequeñecida, porque, para desventura nuestra del momento, no es la intuición del mar y de su poder por la que se rigió el rumbo nacional. Otras idealidades, otros substractos

históricos determinaron nuestra marcha complicada en la edad moderna. Acaso este camino fué equivocado, seguramente fué fatal, porque el pasado determina siempre el porvenir ó influye en su dirección de manera preponderante; pero, equivocado ó no, fatal ó de libre elección, las virtudes de la raza campean y descuellan siempre y no nos abandonan, digan lo que quieran los detractores y pesimistas, ni aun en los últimos tremendos desastres.

En lo que á nosotros afecta, no encontrará el lector en este libro un solo motivo que lisongee la vanidad nacional. Y no es extraño; jamás nación alguna pudo, como la nuestra en el siglo XVI, envanecerse de que el mar y sus dominios eran suyos. La Tierra, circunvalada por los barcos de Iberia, presentaba contínuamente al Sol meridiano cruzando posesiones españolas; en todos los mares alumbraban sus rayos los pendones de Castilla y Portugal; parecía que todos los ensueños de la Historia y todos los presentimientos de la Ciencia y todas las aspiraciones del progreso despertaban á ser realidad viviente y energía de acto ante el llamamiento poderoso de aquella raza nuestra vigorosa y tenaz, templada en ocho siglos de lucha y reconquista. Desde el foco de nuestra península, aquel caudal enorme de energía acumulada durante la epopeya se derramaba en todas direcciones, porque en ninguna podía haber obstáculo capaz de detener al torrente cuyo impulso eran Patria, Religión y raza en una sola esencia. Se dobló el Africa y se atravesó el Atlántico; se dobló América y se atravesó el Pacífico; y todo aquel maravilloso portento, el más grande de la Historia, obra exclusiva fué de

nuestra raza, y ninguna en los fastos humanos, escribió acontecimiento semejante ni consumió más ardor en menos tiempo para lograrlo. Desconsuela la lectura de las páginas de este libro, porque en el contínuo descender de España, constantemente en ellas aludido, no hay una sola frase de respetuosa admiración para los hijos de esta tierra, que, si declinaban en fortuna por la misma pesadumbre de su gloria, demostraban siempre las virtudes de la raza; y no es de grandes amenguar el tributo y homenaje que merece un vencido que declina y sucumbe, si el vencido es una gloria que se eclipsa y una nacionalidad que decae, dejando huella profunda, labrada con noble trabajo en la marcha de la humanidad.

Es cosa frecuente y error generalizado en las manifestaciones de la inteligencia, que el que alcanza dominio pleno de verdad determinada, aplica el criterio de esta verdad derivado con la pretensión de exactitud y rigorismo que sólo son legítimos en análisis matemático. No suele vislumbrarse que lo que nos figuramos ser *verdad*, es mero concepto de aproximación que explica nebulosamente los acontecimientos cuya observación han sido el origen de nuestro pensamiento. Ni en la Naturaleza, ni en Sociología, ni por consiguiente en la Historia, entendiendo por tal, no precisamente la narración cronológica de los hechos, sino las ideas y sentimientos que los provocan y encadenan, existen fenómenos simples que una sola causa determina y explica. El más vulgar del mundo físico, á poco que se observe, presenta relaciones múltiples y complejas con todos los ramos del saber;

y en el rincón más apartado de la Ciencia se encuentran ideas fecundas con que aclarar más su concepto, y siempre queda un más allá inexplorado á donde no alcanza la proyección luminosa del conocimiento actual, porque en derredor de cada fenómeno se extiende la Ciencia toda cuyos horizontes son ilimitados. Mayor dificultad ha de ofrecerse en los fenómenos históricos cuya complicación es inmensa, cuya esencia tiene su raiz en un saber envuelto en nieblas, porque si así no fuera, dedujérase fácilmente del pasado el porvenir, y la fórmula del progreso sería algo á modo de fórmula matemática de soluciones definidas. Por eso, Mahan, investigador afortunado y definidor exacto del Poder Naval, cuando entra con su fórmula en los espacios de la Historia, no ilumina el maravilloso paisage; su fórmula es haz poderoso que abrillanta las cumbres que busca en su camino; pero en las regiones á donde no alcanza ni se dirige su luz, queda nuestra historia oscurecida.

Bueno es, pues, no dejarse extraviar por la lectura de este libro, que si tiene abundante enseñanza y señala, al decir de sus comentadores, el camino del engrandecimiento á su Patria y á su raza, no puede ser motivo de desamor hacia la nuestra ni de pesimismo en su porvenir, porque, á la postre, si Poder Naval, como todos los poderes que entrañan fuerzas, es producto del trabajo y patriotismo, avante iremos, cuando, al fin, por evolución necesaria, entre nuestra Patria vigorosamente en las direcciones modernas de la actividad.

Esta depresión del ánimo español que la lectura del libro ocasiona, se acentúa, no sólo por la circunstancia expresada,

MUSEO NAVAL DE MADRID
C. de I. Julio J. Flias Murga

sino porque los acontecimientos históricos que el autor narra y comenta, desde el punto de vista adoptado, se inician y refieren á una época en que la declinación de nuestro poder era resuelta y decisiva, y nuestra decadencia tenía caracteres de sima sin fondo en que desaparecían todas las antiguas energías nacionales. El entronque de la casa de Austria á la dinastía española inició el movimiento retrógado con Carlos V; parece que se detiene entonces la historia de la nación y principia la de una dinastía que agota en sus empresas de ambición y desvaríos continentales todos los tesoros y fuerza de la raza. Mientras ésta, desparramada por todos los mares, completa el planeta, la dinastía, en sus más gloriosos representantes, sofoca la nacionalidad, matando sus libertades, contiene su desarrollo y la esclaviza á sus ambiciosos proyectos; y sin embargo, tan grande, tan poderosa es la energía de aquella Patria maravillosa, que la ola imponente de su poder lo arrolla todo y los triunfos de Castilla, por idealidades que no debieron ser suyas, labraron el pedestal de esas dos grandes figuras, Carlos V y Felipe II, que, acaso signifiquen, á dar crédito á la reflexión de sabios pensadores, el obstáculo que las vicisitudes de la Historia colocaron en la corriente de nuestro desarrollo y evolución hacia el moderno industrialismo de donde emana el vigor de las grandes nacionalidades europeas.

En el reinado del segundo se frustra la primera tentativa de invasión á Inglaterra, en la edad moderna, por poderes continentales, con la destrucción de la denominada Armada Invencible; y esta derrota nuestra, á la vez que señala el

principio de la preponderancia marítima de aquella nación, marca el punto de partida de nuestra debilidad en los mares que ya no nos abandona jamás hasta los tiempos modernos. Tan cierto es que el poderío naval en sus dos aspectos militar y comercial es la más virtual y efectiva manifestación de la fuerza de las naciones, que ese creciente agotamiento que patentiza nuestra historia en su oscilación descendente, va constantemente acompañado del declinar de la Marina, de su comercio y de su industria, y es resultante final y factor común de todas nuestras desgracias.

Desde la rota de la Invencible hasta la independencia de Holanda, reconocida en el tratado de Westfalia, pocos años antes de la época histórica que narra el libro de Mahan, el decaimiento nacional alcanza su límite; y agotada toda fuente de poder, la Marina se ve entonces reducida á trece galeras de mal servicio, el Ejército á veinte mil hombres harapientos y la nación á seis millones de habitantes.

Pero ocurre preguntar: ¿Hay en nuestra historia de aquellos siglos, error trascendental que nos impulsa por derroteros equivocados y extraviados de aquellos otros que conducen al verdadero progreso? Parece, en efecto, que de la Historia y de los libros modernos que la comentan y estudian se eleva una protesta constante, algo á modo de acusación hacia los ideales que informaron su desarrollo, deteniéndonos en el camino que se nos ofrecía franco en el siglo XVI, para llegar, con rapidez vertiginosa, á la formación de una nacionalidad potente, cuyos firmes fundamentos fueran, imperio colonial vastísimo en el exterior, industria y comercio en el

interior, y un orden político, una constitución interna, producto de un pueblo libre, consciente y seguro de su destino. Claro es que todo esto significa modernamente Inglaterra, cuya expansión y poder no ha tenido límite hasta la fecha, ni todavía se le ve, aunque muchos lo auguran y presienten; y al comparar ese crecer suyo ilimitado, logrado por el dominio del mar, con el declinar nuestro constante, producido por la compresión externa que viene de aquél á las naciones que no lo dominan, miran muchos al pasado remoto, y encuentran, que, todos los gérmenes de un desarrollo equivalente y acaso mayor, existían en nuestra Patria, que era, además, campo abonado para su cultivo. En un libro, no suficientemente alabado ni todo lo leído que la enseñanza profunda que contiene merece, *El Poder Naval y su política económica para la constitución de la Nacionalidad Ibero-Americana*, expone su autor, el sabio publicista D. Joaquín Sánchez Toca, este pensamiento y lo desarrolla en hermosas páginas que provocan un convencimiento parecido.

Pero, aun dado que esto fuera cierto y evidente, es decir, que fuera posible que nuestra nacionalidad, tal como surgió de las guerras de religión y raza de la reconquista, tomara esa orientación decisiva hacia lo que es, sin duda, la característica de los tiempos modernos, ¿es por ello menos glorioso, menos digno de ser amado aquel periodo de nuestra historia? Y nosotros, que por el hecho de vivir en lo presente, recogemos la herencia del pasado, ¿hemos de renunciar á sus glorias peculiares, ensombreciéndola con las ideas de pesimismo que autores extraños y más modernos modos de sen-

tir nos sugieren? No; á la luz de la crítica moderna, de la crítica que emana de los libros, que suelen ser las más habituales lecturas del Oficial de Marina, por ser extranjera, no se observa de nuestra historia más que el alejamiento del mar, la pérdida de su dominio y el lento crecer, alternado con periodos de agotamiento de nuestro comercio é industria, que son las fuentes de aquél. Paralelamente se observa, ó creemos observar, una más lenta evolución política, compañera habitual de la primera, cuya plenitud de desarrollo, del cual estamos aún enormemente distanciados, corresponde á ese estado social en que la Nación es soberana y se legisla á sí propia, porque es consciente, conoce su fuerza, su poder, y sabe á dónde encaminarlos y cuál es su destino y mejor empleo. Pero, en suma, esto no es más que una fase de la verdad histórica, cuya comprensión total se escapa á un solo punto de vista. Desentrañar el problema en todas las orientaciones del pensamiento, aunque, acaso, no holgara en este sitio, es tarea vedada á las humildes fuerzas del que suscribe; pero sí es dable afirmar con orgullo que el esfuerzo y la virtud militar descuellan con eterno relieve en el periodo aludido, y que la Nación capaz de aquellas glorias y de aquel esfuerzo y tenacidad colosales, es merecedora de la admiración y respeto agenos que Mahan no nos prodiga.

Como hemos ya consignado, se inicia el periodo histórico objeto del estudio de este libro, en los últimos años del reinado de Felipe IV, cuando España se aproxima á su total postración en tiempo de Carlos II, y han desaparecido de Europa las guerras religiosas que encadenaron nuestras fuerzas.

Inglaterra, terminadas sus guerras parlamentarias, ha entrado en un régimen liberal y dado firme y sólido cimiento á su poder naval con la famosa Acta de Navegación de Cromwell, encaminada á contener y disputar el desarrollo comercial de Holanda.

En Francia, en plena minoría de Luis XIV, continúa Mazarino la política de Richelieu dirigida á combatir la dinastía austriaca y entronizar la de Borbón en nuestra Patria. Todo el siglo que sigue hasta la revolución francesa, es para Inglaterra la época de su engrandecimiento marítimo y colonial, en cuyo camino no pueden surgirle dificultades insuperables, porque la política continental gira en torno de otras ideas que no dan margen al crecimiento marítimo de las Naciones con fronteras al Océano. El eje del movimiento político, el *leader* de las contiendas continentales durante medio siglo, es Luis XIV, cuyo principal pensamiento en los comienzos de su reinado, es la continuación del de Richelieu y Mazarino: abatir la dinastía austriaca, procurando su sustitución por la borbónica en el solio español, y debilitar la Holanda. A favor de esta política que aleja del dominio del mar á las Naciones europeas, Inglaterra destruye primero el poderío marítimo holandés y destroza la gloriosa Marina francesa de Tourville y de Colbert en la batalla naval de La Hougue. Seguir paso á paso, ni siquiera aludirlos aquí, los acontecimientos marítimos de todo el periodo que abarca este libro, resultaría tarea enojosa é inútil, porque todo él, tal como Mahan lo expone, es un himno cantado al «Sea Power», á las glorias navales y al engrandecimiento de Inglaterra.

Señalar el origen de este engrandecimiento, y bosquejar someramente las causas permanentes de nuestra decadencia (que aun subsisten) era mi propósito, pero no renegando de nuestro glorioso pasado, durante el cual, el ideal marítimo no pudo ser causa eficiente de su desarrollo.

¿Qué enseñanzas pueden sacarse de este libro que ha sido ya traducido á los idiomas de las grandes naciones europeas? Aquí entra el propósito laudable de mis compañeros Cervera y Sobrini. Aunque pueda sernos útil, no está especialmente dedicada su traducción á los Oficiales de Marina, porque familiarizados con las doctrinas del autor, es su libro acompañante obligado de nuestras pequeñas bibliotecas personales, y figura siempre por su enseñanza profesional y la fama alcanzada en el mundo marítimo y fuera de él, en todas las oficiales de carácter naval. A otras regiones va dirigido el objeto de estos señores. ¿Quién duda que la materia naval es noción completamente agena á la idiosincrasia nacional? Vivimos los marinos, y en ello está la fuente de nuestras desventuras, en mundo distinto al del País. Una de sus manifestaciones atávicas consiste en ese despego de las cosas marítimas, herencia del pasado, que es fenómeno que sorprende frecuentemente hasta en las mismas capitales costaneras. Parece como si toda nuestra gloriosa tradición de los reinos de Aragón y Cataluña y nuestro esfuerzo del siglo XVI, hubieran pasado sin dejar sedimento ni fibra en la conciencia patria, sofocados por los tres siglos posteriores. Este despego, desconocimiento, aversión ó lo que sea que asciende de la masa nacional, suele tocar también á los espíritus cultos;

y entre la clase directora, señaladamente en la política, es para nosotros causa frecuente de asombro y desconsuelo, encontrar iguales manifestaciones de un mal encubierto desdén á todo lo que tenga relación con el conocimiento marítimo. Bastaría para demostrarlo, recordar actos y frases en el Parlamento, realizados y pronunciadas no ha mucho tiempo, cuando la última guerra atravesaba por el periodo culminante de su desarrollo, y el vacío que sigue á todo estudio ó discurso inspirado en esta necesidad inexcusable de la Patria de poseer fuerza naval militar, como garantía de su integridad y del respeto ageno, sin el cual se vive precariamente en la relación internacional. Que se difunda el conocimiento naval y su trascendencia es el principal objeto de mis compañeros.

El libro traducido, con las restricciones que me he permitido señalar, tiene tan profunda enseñanza, que parece escrito, no para Oficiales de Marina, sino para meditación de estadistas. La evolución histórica en su aspecto marítimo, y la influencia del poder naval en su desarrollo, son una serie de cuadros maravillosamente descritos por el autor, repletos de doctrina y de saber. Hasta el mismo detalle técnico y la minucia táctica de los combates navales, ofrecen originalidad filosófica que no pueden menos de seducir á los amantes del estudio; y de todo el libro se desprende una verdad inconcusa en el momento presente: que una nacionalidad marítima (cual la nuestra aunque no queramos) de persistencia en la Historia y de porvenir sin término, se manifiesta necesariamente en el mar con una fuerza naval-militar proporcio-

nal á su industria y su comercio, que son los cimientos de su poderío y expresión del vigor patrio. Industria y comercio constituyen el nervio de las naciones porque son manifestaciones externas de su vida y de su brío de expansión; y es axiomático en materia biológica que sin movimiento exterior la vida se apaga. También se apaga ó debilita la salud de la Patria, cuando el estadista se aleja de los problemas fundamentales que la atañen y no ejerce sobre el común pensar esa tutela moral que corrige los errores y desvaríos de la llamada opinión pública, procurando dirigir la atención de ésta, á veces extraviada, hacia los ideales patrios, bien definidos, que toda nacionalidad necesita para su existencia. Si este ideal exterior, idea-fuerza que provoca y fomenta la actividad no existe, ó su visión se eclipsa ó oscurece, se pierde y desparrama la energía nacional en movimientos internos, en excisiones orgánicas que relajan los vínculos de solidaridad en las Corporaciones representativas del Estado, en las conexiones de éste con la nación de que emana y en las masas componentes de esta misma. Todo el mecanismo social tiende á la dispersión porque no hay finalidad que dirija su movimiento, y el trabajo y agitación de sus elementos se gastan en pura pérdida y en contínuo descenso moral. Suele entonces denigrarse y atentar al honor de los organismos militares; se mancilla la honra inmaculada de los uniformes, y por insana perversión del pensamiento colectivo, no depurado en el crisol del saber, hasta se desvirtúan y menosprecian las acciones gloriosas de los desastres y las abnegaciones de la virtud militar. Todo se lanza con impulso suicida al abis-

mo del desprestigio; y del contínuo rodar de todas las ideas y de todos los símbolos nacionales, difícilmente puede surgir y desenvolverse la Patria, cuyo cimiento no puede ser, no debe ser, la ruína moral de los llamados á defenderla.

Una de nuestras aspiraciones tiene que ser necesariamente, fatalmente, la creación rápida de la fuerza naval-militar, no ya sólo para aspirar al respeto y consideración internacionales, sino como decisión que el llamado espíritu de conservación debe inspirar. Se echa una ojeada á las revistas profesionales, y lo que se observa es un espantoso crecer de todas las Marinas extranjeras. Sólo cierto linage de gente candorosa puede creer que la guerra ha desaparecido del territorio europeo y de sus mares, y que en último resultado, la razón y el derecho son garantías de integridad nacional. La razón y el derecho son transformables: están, como todo, en perpétua evolución, y la fuerza, como siempre, los destruye y los crea, pasando de la rutina al progreso. El que se pára retrocede, y es absolutamente preciso mirar al porvenir para vivir progresando. La Patria necesita de instrumento de guerra naval, porque ese inmenso crecer de los poderes navales extranjeros anuncia el vértigo de terribles luchas en el porvenir, y es necesario que nuestra nacionalidad surja gloriosa y eterna de la contienda. Gentes hay tan lejanas de comprender la finalidad de la fuerza naval, que la juzgan innecesaria por el hecho de haber perdido nuestras colonias. Ignoran que en la relación internacional, en el mútuo cambio de trabajos y productos, allí donde existe un mercado hay una colonia ligada á la Patria por una ruta comercial, cuya

persistencia garantiza y casi siempre fomenta la fuerza naval.

Renunciar á la creación de esta fuerza, no comprender con clarísima comprensión su necesidad imperiosa y trascendente, equivale á creer que la vida nacional se va; y éste es un absurdo, al cual no podemos prestar conformidad los que pensamos y sentimos enérgicamente lo contrario. Liga mucho más el mar que la tierra, y no hay línea de invasión más fácil á la fuerza agena que una línea de costa. Los límites nacionales que dan al mar son fronteras de carácter internacional á donde alcanza de una manera directa y tangible el poder extranjero con sus naves de guerra y sus naves comerciales, pedazos de extrañas tierras, patrias movibles que representan sus banderas. Tierra, bañada por el mar, desamparada de estas manifestaciones de su fuerza y su progreso, es tierra invadida más ó menos ostensiblemente, por la fuerza expansiva de otras naciones, que recala á sus costas con sus naves é impone con ellas, sus productos, sus labores, sus ideas, todas las manifestaciones de la fuerza. Y al hacerlo, amenguan la personalidad de la nación invadida por estas artes de paz más temibles que la guerra, porque su obra destructora es sorda y permanente, y porque si la guerra estalla, el mar es círculo que sólo rompen las proas y los cañones de los acorazados.

Creo firmemente que esta obra de Mahan que la laboriosidad de mis compañeros ofrece traducida al público naval y al público selecto de las ideas, debe ser leída por los hombres de estudio, por nuestros publicistas y hombres de Estado.

Los Sres. Cervera y Sobrini, al traducirla, cumplen con ese deber nuestro de llamar incesantemente, sin fatiga y desaliento, á las puertas de la opinión, pidiendo atmósfera de vida y estímulo al vigor militar.

Nunca como ahora los hemos necesitado. Deseo á mis compañeros en el logro de su propósito todo el éxito que merecen.

MANUEL ANDÚJAR.

PREFACIO

El objeto que se persigue en esta obra es hacer un examen de la Historia general de Europa y América, y señalar el efecto del Poder Naval en el curso de la misma. Los historiadores, que generalmente están poco familiarizados con los asuntos marítimos, no han consagrado á éstos el interés especial que requieren, y por su falta de conocimientos técnicos, ha pasado inadvertida para ellos la profunda influencia del Poder Naval en los grandes acontecimientos, más que en los hechos aislados, en su tendencia general.

Puede decirse, como regla general, que el uso y gobierno del mar es y ha sido siempre un gran factor en la historia del mundo; y aunque sea difícil precisar con exactitud hasta dónde ha llegado su influencia en cada hecho aislado, todavía lo es más fijar de un modo claro su importancia general, pues no descansa en un conjunto de hechos en los que se haya determinado de una manera precisa esta influencia, mediante un análisis de las peculiares circunstancias concurrentes en cada caso.

Podemos sacar un curioso ejemplo de esta tendencia habida á despreciar la influencia del poder marítimo en los sucesos, de dos escritores de la nación inglesa, la cual más que ninguna otra ha debido su grandeza á él. «Por dos veces —dice Arnold en su Historia de Roma—se ha observado la

lucha del genio excepcional de un hombre contra los recursos é instituciones de una gran nación y en ambos casos salió victoriosa la nación. Durante diecisiete años luchó Aníbal contra Roma; dieciseis años combatió Napoleón á Inglaterra: los esfuerzos del primero terminaron en Zama, los del segundo en Waterlóo». Sir Edward Creasy, hablando de ésto, añade: «Hay un punto de analogía en las dos guerras del que apenas se ha hablado, y es el paralelismo notable que existe entre el General romano que al fin venció al Gran cartaginés y el General inglés que consiguió derrotar definitivamente al Emperador francés. Escipion y Wellington tuvieron durante muchos años mandos de alta importancia en puntos distantes del principal teatro de la guerra, siendo el mismo país la escena de los hechos militares más notables de cada uno. En España fué donde tanto Escipion, como Wellington, combatieron y derrotaron á casi todos los Generales subordinados del enemigo, antes de ponerse frente al General en Jefe ó conquistador en persona. Escipion y Wellington hicieron recuperar á sus compatriotas la confianza en sus armas, perdida en una serie de reveses, y los dos terminaron una larga y peligrosa guerra mediante una desastrosa derrota del mejor General y de los mejores veteranos de su enemigo.»

Ninguno de estos ingleses menciona la coincidencia mucho más notable, de que en ambos casos fuese el vencedor dueño del mar.

El dominio del agua por los romanos obligó á Aníbal á la larga y peligrosa marcha á través de las Galias, en la que perdió más de la mitad de sus veteranas tropas; y gracias á

la posesión de aquél, pudo Escipion el Mayor volver en persona á combatir al invasor en Trebia, mientras enviaba á su Ejército desde el Ródano á España, para cortar las comunicaciones á Aníbal. Durante la guerra se trasladaron cómodamente por mar, las legiones, entre España, que era la base de Aníbal, é Italia; y el resultado de la decisiva batalla de Metauros, por la que se cambió la situación interior de los Ejércitos romanos con relación á las fuerzas de Asdrúbal y Aníbal, fué debido al hecho de no poder llevar por mar el hermano más joven, los refuerzos de socorro, teniendo que hacerlo por tierra á través de las Galias. De aquí resultó que en el momento crítico se encontraron los dos Ejércitos cartagineses separados por toda Italia y fué destruído uno de ellos por la acción combinada de los Generales romanos.

Por otra parte, los historiadores marítimos se han preocupado poco de la conexión existente entre la Historia general y la particular que escribían, limitándose, generalmente, al papel de simples cronistas de los sucesos marítimos. Los franceses no han incurrido tanto como los ingleses en este defecto, porque el carácter y educación del primer pueblo contribuyen á que hagan investigaciones más cuidadosas acerca de las causas de cada resultado particular, averiguando el enlace que hay entre los diversos acontecimientos históricos.

El autor no conoce, sin embargo, ninguna obra que persiga el objeto buscado en ésta, á saber: una evaluación del efecto causado por el Poder Naval en el curso de la Historia y en la prosperidad de las Naciones. Así como otras historias

tratan de las guerras, de la política y de las condiciones sociales y económicas de los países, hablando sólo incidentalmente y por lo general con antipatía de los asuntos marítimos, el presente libro trata de colocar los intereses marítimos en primer término, sin separarlos, no obstante, de las causas y efectos que los rodean en la Historia general, pero tratando de poner en evidencia el influjo que ejercieron en ella y el que ésta ejerció sobre los mismos.

El periodo abarcado, es desde 1660, en que la era de los barcos de vela con su fisonomía propia, había ya empezado, hasta 1783, en que terminó la Revolución americana. Hemos hecho un esfuerzo por presentar un bosquejo claro y preciso de los sucesos marítimos, relatando ligeramente el curso de los de la Historia general á la que están aquéllos ligados. El autor, á causa de la gran simpatía que siente por su profesión de Oficial de Marina, no ha vacilado en hacer extensas digresiones sobre estrategia, táctica y política naval, pero como ha evitado el lenguaje técnico, esperamos que estas materias, presentadas de un modo sencillo, las encontrará interesantes el lector profano.

A. T. MAHAN.

INFLUENCIA

DEL

PODER NAVAL EN LA HISTORIA

INTRODUCCIÓN

La Historia del Poder Naval es en su mayor parte, aunque no de un modo exclusivo, la narración de una serie de luchas entre las naciones, de rivalidades mutuas y de violencias, frecuentemente terminadas en guerra. Mucho antes de que se descubrieran los verdaderos principios que rigen el crecimiento y prosperidad del comercio marítimo, se había visto ya con toda claridad la profunda influencia que éste ejerce sobre la riqueza y poderío de los países, por cuya causa han hecho siempre los pueblos toda clase de esfuerzos á fin de asegurar la mayor cantidad posible de estos beneficios, valiéndose ya de pacíficos medios legislativos, ya de medidas prohibitivas ó monopolizadoras, ó bien de la violencia cuando aquéllas no bastaban. El choque de intereses, los odios nacidos de las tentativas violentas hechas para conseguir la mayor parte de las ventajas comerciales ó para apoderarse de distantes regiones con las que convenía establecer comercio, condujeron muchas veces á la guerra. Por otra parte, las guerras originadas por otras causas han sido modificadas grandemente, tanto en su modo de ser como en sus resultados, por el dominio del mar; de aquí resulta que la Historia del Poder Naval, á la vez que abarca en su ancho campo todo lo que tiende á hacer un pueblo grande en el mar y por

el mar, es en gran parte una historia militar, y bajo este aspecto la mostraremos principalmente en este libro, aunque no de un modo exclusivo.

Los grandes Capitanes juzgan este género de estudios sobre la historia militar del pasado, como esenciales para corregir las ideas propias y llevar hábilmente la guerra en el porvenir. Napoleón cita, entre las campañas que debe estudiar un militar, las de Alejandro, Aníbal y César, en cuyo tiempo era desconocida la pólvora, y todos los escritores profesionales están conformes en que, á pesar de variar con las épocas y con los progresos de las armas muchas de las condiciones en que se hacen las guerras, hay algunas enseñanzas deducidas de la Historia, que subsisten siempre y que, por consiguiente, son de aplicación universal, pudiendo elevarse á la categoría de principios fundamentales. Por igual causa, el estudio de la historia marítima del pasado será instructivo, porque ilustrará sobre los principios generales de las guerras navales, á pesar de los grandes cambios sobrevenidos en el material, debidos á los adelantos científicos del medio siglo último y á la aplicación del vapor á la navegación.

Es doblemente necesario estudiar críticamente la historia y experiencia obtenida de los combates navales en las épocas de los barcos de vela, porque podremos deducir de ellos lecciones de valor y aplicación para los tiempos actuales, mientras que las Marinas de vapor no tienen todavía suficiente historia para poder sacar enseñanzas decisivas. De los primeros tenemos muchos conocimientos experimentales y de los segundos prácticamente ninguno.

De aquí que las teorías sobre las guerras navales del porvenir sean en su totalidad presunciones, y aunque se ha tratado de darles base más sólida buscando el parecido existente entre los buques de vapor y las galeras movidas á remos, de larga y bien conocida historia, conviene, sin embargo, no dejarse llevar de esta analogía hasta tanto que no esté com-

probada cuidadosamente. El parecido dista mucho de ser superficial, pues tanto el vapor como la galera tienen la facultad común de poderse mover en cualquier dirección con entera independencia del viento, lo que establece una distinción radical entre esta clase de buques y los de vela, toda vez que estos últimos sólo pueden dirigirse en limitadas direcciones cuando hay viento, y quedan inmóviles cuando no existe. Pero si bien es sabio mirar los puntos de semejanza de las cosas, también lo es considerar sus diferencias, porque cuando la imaginación se deja llevar de estas analogías —cosa muy frecuente— se resiste después á reconocer cualquier falta de semejanza que exista bajo otros nuevos puntos de vista, con lo que la pasa por alto ó rehusa establecerla. Así, por ejemplo, las galeras y los buques de vapor tienen de común, aunque desigualmente desarrollada, la importante cualidad mencionada, pero difieren por lo menos en dos puntos esenciales, y si se pretende deducir enseñanzas para los barcos de vapor en la historia de las galeras, preciso será tener tan presentes las diferencias como las analogías, ó de lo contrario podrán sacarse consecuencias falsas. La potencia motriz de la galera, cuando se ponía en uso, disminuía necesariamente con rapidez, porque la fuerza humana no podía continuar mucho tiempo con trabajo tan fatigoso, y como consecuencia de ésto, era imposible que los movimientos tácticos fuesen de mucha duración [1]; además, en tiempo de las galeras, no sólo eran las armas ofensivas de corto alcance, sino que estaban limitadas casi á la lucha cuerpo á cuerpo. Estas dos condiciones conducían necesariamente á precipitarse una flota sobre otra, no sin alguna diestra tentativa

(1) Cuando Hermócrates de Siracusa propuso rechazar á la expedición ateniense dirigida contra su ciudad (413 años antes de Jesucristo) yendo audazmente á su encuentro y colocándose en el flanco de su línea de marcha, decía: «Como su avance tiene que ser lento, tendremos mil ocasiones de atacarles, pero si ellos preparan sus buques para el combate y se lanzan en masa sobre nosotros con rapidez, tendrán que apretar de remos, y *cuando estén bien cansados* podremos caer sobre ellos.»

para envolver ó cercar al enemigo, seguida de una *mêlée* en que se combatía ya cuerpo á cuerpo.

Un gran número de opiniones respetables y hasta eminentes en el mundo naval, hallan que de tales choques preliminares y *mêlées*—en las que, según demuestra la Historia, tan difícil es distinguir al amigo del enemigo—debieron surgir las armas modernas; pero sea cualquiera el valor de esta opinión, no puede pretenderse base histórica alguna del solo hecho de que la galera y el buque de vapor puedan siempre marchar directamente sobre el enemigo y tengan un espolón en sus rodas, sin tener en cuenta las diferencias que hay entre los mismos. Como esta opinión es tan sólo una presunción sobre la que no puede formularse aún juicio definitivo, hay que diferir éste hasta que la prueba del combate venga á dar más luz sobre el asunto, y mientras tanto queda abierto ancho campo para la hipótesis contraria, la cual supone que una *mêlée* entre dos flotas numéricamente iguales, en que la destreza influye el mínimun en el resultado, no es el modo de sacar el mejor partido posible de las poderosas y complicadas armas de esta época. Cuanto más seguro de sí mismo esté un Almirante, mejor maniobre su Escuadra, tácticamente considerado, y mejores Comandantes tenga, tanto más repugnará, necesariamente, entrar en una *mêlée* con fuerzas iguales, puesto que perderá, naturalmente, todas estas ventajas enunciadas; la fortuna será dueña absoluta del éxito y colocará á su Escuadra en condiciones de igualdad con un conjunto de buques que jamás hubieran combatido unidos [1]. La Historia enseña cuándo son ó no convenientes las *mêlées*.

La galera tiene, efectivamente, una de las cualidades más

(1) El autor se guarda bien de aparecer como defensor de los movimientos tácticos perfectos, terminados en estériles demostraciones. Cree que una flota que busque un resultado decisivo debe cerrar contra el enemigo, pero no sin haber obtenido antes alguna ventaja previa, para la colisión; ventaja que, generalmente, conseguirá la flota mejor instruida y manejada, por medio de maniobras. En realidad, tan á menudo han fracasado en lucha cerrada los temerarios como los tácticos más tímidos é inútiles.

salientes del buque de vapor, pero difiere de él en otras importantes que, por no estar tan en evidencia, no se tienen tanto en cuenta. En los buques de vela, por el contrario, lo primero que llama la atención es la diferencia que los separa de los buques modernos. Existen los puntos de semejanza y son fáciles de hallar, pero como no son tan palpables, se repara menos en ellos. Esta impresión se aumenta al comparar la extrema debilidad de los primeros con relación á los segundos, debida á su dependencia del viento, olvidando que, como el buque de vela combatía con sus iguales, las enseñanzas tácticas son, por lo tanto, válidas.

La galera nunca quedaba reducida á la impotencia con la calma, y por eso parece más digna de estudio en nuestros días que los buques de vela; pero á pesar de ello, éstos reemplazaron á aquéllas y mantuvieron su supremacía hasta la utilización del vapor. La facultad de atacar á un enemigo desde larga distancia, de maniobrar por tiempo ilimitado sin que hubieran de agotarse las fuerzas de las dotaciones y de poder dedicar la mayor parte de éstas á las armas ofensivas, en vez de emplearla en los remos, son comunes á los buques de vela y de vapor y por lo menos tan importantes, tácticamente considerados, como la de poderse mover la galera con independencia del viento.

Al querer sacar analogías, no sólo hay tendencia á pasar por alto las diferencias, sino á exagerar el parecido fantásticamente. Debe, pues, considerarse, que así como el buque de vela tenía cañones de gran alcance con gran poder relativo de penetración y carronadas que eran de menor alcance, pero de gran efecto destructor, igualmente el buque de vapor posee baterías de cañones de mucho alcance y torpedos, que sólo son eficaces á corta distancia, produciendo efectos destructores superiores al cañón, el cual, como antiguamente, tiene por objeto la penetración; y estas consideraciones, que son puramente tácticas, tienen que influir de precisión en los planes de los Almirantes y Comandantes, puesto que la

analogía es real y no forzada. Del mismo modo, tanto los veleros como los buques de vapor, estudiaban la manera de llegar á tener contacto directo con el enemigo, los primeros para tomarlo al abordaje, los segundos para echarlo á pique con el espolón; y para ambos es ésta la misión más difícil, porque para cumplirla, necisita ir el buque á un punto singular del campo de batalla, mientras que, desde gran parte de los de un área considerable, podrán utilizar contra él los proyectiles de toda clase de armas.

La posición relativa de los buques ó flotas de vela, respecto á la dirección del viento, envolvía problemas tácticos muy importantes y era, quizás, el principal cuidado de los marinos de aquella época. A primera vista parece que, desde que el viento ha llegado á ser cosa tan indiferente para los buques de vapor, cesa de haber analogía alguna entre aquellas condiciones y éstas, quedando desprovistas de valor absoluto las enseñanzas de la Historia sobre este particular. Pero la observación más cuidadosa de las características distintivas á la posesión del barlovento [1] y sotavento, encaminada á estudiar sus rasgos esenciales, prescindiendo de detalles secundarios, nos hará ver lo erróneo de esta suposición. El rasgo distintivo del barlovento era, que quien lo poseía, tenía siempre en su mano la facultad de aceptar ó rehusar el combate, lo cual lleva consigo la elección de la manera de atacar, en el caso de optar por la ofensiva. Esta ventaja iba acompañada de ciertas desventajas, tales como la de tener menor regularidad en las formaciones, estar expuestos á recibir los tiros de enfilada, ó sea los que cogen al barco de popa á proa, y, por último, el sacrificio de todo ó parte del

(1) Se decía que un barco tenía el barlovento, cuando el viento le permitía dirigirse en línea recta sobre el enemigo, sin que éste pudiera hacer lo propio con su adversario. El caso extremo era cuando el viento soplaba directamente de un barco á otro, pero á un lado y otro de esta línea había un gran espacio en el que se aplicaba esta frase. Si se toma el barco de sotavento como centro de un círculo, había cerca de tres octavos de su área en donde el otro podía estar, teniendo siempre la ventaja del barlovento en mayor ó menor grado. Sotavento es lo opuesto á barlovento.

fuego de la artillería del asaltante, durante la maniobra ofensiva.

El buque ó flota de sotavento no podía atacar; si no quería retirarse, su acción no podía ser más que defensiva y admitía el combate en la forma que quería presentarlo el enemigo. Esta desventaja quedaba compensada por la facilidad relativa con que se mantenía el orden de formación, pudiéndose sostener un nutrido fuego de artillería al que el enemigo no podía responder durante tiempo determinado. Estas ventajas y desventajas existen análogamente en todas las operaciones ofensivas y defensivas de todas las edades. La ofensiva acepta ciertos riesgos y prescinde de ciertas ventajas con objeto de alcanzar y destruir al enemigo; la defensiva, mientras lucha como tal, evita los riesgos del avance, se mantiene en situación mejor ordenada y aprovecha el riesgo á que el asaltante se somete. Estas radicales diferencias entre el barlovento y sotavento, fueron tan claramente reconocidas, á pesar de los detalles de menor importancia que las oscurecían, que los ingleses elegían ordinariamente el primer método de ataque, porque su constante política fué acometer y destruir á sus enemigos, mientras que los franceses buscaban el sotavento, porque de esta manera podían acribillar al enemigo cuando se aproximaba, eludiendo encuentros decisivos y preservando sus barcos. Los franceses, con raras excepciones, subordinaban la acción de la Marina á otras consideraciones militares; lamentaban el dinero gastado en los barcos, y, por esta causa, trataban de economizar su flota, tomando la defensiva y limitando sus esfuerzos á rechazar los ataques. A esta línea de conducta se adaptaba admirablemente el sotavento hábilmente empleado, con tal que el enemigo desplegase más valor que reflexión; no obstante, cuando Rodney mostró intención de usar la ventaja del viento, no sólo para atacar, sino para hacer una concentración formidable sobre parte de la línea enemiga, su cauteloso adversario, De Guichen, cambió de táctica. En el primero de los tres combates,

tomó el francés el sotavento, pero al comprender los propósitos de Rodney, maniobró buscando la ventaja del viento, no para atacar, sino para rehusar ó aceptar el combate, según le conviniese.

Actualmente no depende del viento la facultad de tomar ó no la ofensiva, sino del bando que tenga velocidad mayor, y en una Escuadra, no sólo dependerá de la velocidad aislada de cada barco, sino también de su uniformidad táctica de acción. De aquí que pueda decirse de hoy en adelante que los barcos que posean la máxima velocidad, han de ser, para el caso, los que tendrán el barlovento.

Así, pues, no será infructuosa, como muchos creen, la tarea de buscar útiles lecciones en la historia de los buques de vela del mismo modo que en la de las galeras. Ambos tienen sus puntos de contacto con los barcos modernos y ambos presentan diferencias esenciales, que imposibilitan citar sus experiencias ó manera particular de combatir, como *precedentes* tácticos que deban seguirse al pie de la letra.

Un precedente es diferente y de menos valor que un principio; el primero puede inducir á error y no ser de aplicación por haber cambiado las circunstancias, mientras que el segundo tiene sus raíces en la naturaleza esencial de las cosas, y aunque varíen sus aplicaciones á medida que cambien las circunstancias, sirve de norma para ajustar á él la acción y obtener el éxito. La guerra sigue estos principios, iguales en todas las edades, y revela su existencia el estudio del pasado por medio de sus éxitos y fracasos. Las condiciones y las armas cambian, pero para luchar con las unas y manejar victoriosamente las otras, precisaríase respetar siempre las enseñanzas de la Historia tocante á la táctica de los campos de batalla y á las operaciones de guerra más amplias, comprendidas bajo el nombre de estrategia.

En estas extensas operaciones que abarcan el teatro total de la guerra (que en una lucha marítima puede extenderse á gran parte del globo) es cuando se ven más claras y con ma-

yor valor las enseñanzas de la Historia en razón á que entonces adquieren carácter más permanente. Podrá suceder que el teatro de la guerra sea mayor ó menor, las dificultades más ó menos pronunciadas, los Ejércitos grandes ó pequeños, los movimientos necesarios fáciles ó difíciles, pero todo ello no será más que pura diferencia de escala ó grado y no una cosa esencial. A medida que un terreno inculto va dejando paso á la civilización y los medios de comunicaciones se multiplican, se abren caminos, colocan puentes y se aumentan los recursos alimenticios de la comarca, las operaciones de guerra se van haciendo más fáciles, rápidas y extensas, pero los principios á que están sujetas siguen siendo siempre los mismos.

Cuando se sustituyó la marcha á pie de las tropas por la de los coches y ésta por la del ferrocarril, aumentó la escala de las distancias, ó si se quiere, disminuyó la de los tiempos; pero los principios que dictaban el punto conveniente para concentrar el Ejército, dirección en qué convenía moverlo, sitio por dónde convenía atacar al enemigo y protección de las comunicaciones, no sufrieron alteración. De la misma manera, en la mar, ha aumentado el campo de acción y la rapidez de las operaciones á medida que se ha ido pasando de la galera, que se arrastraba medrosamente de puerto á puerto, al buque velero que se lanza audazmente hasta el fin del mundo, y de éste á los buques de vapor de nuestros días. Esto ha hecho aumentar la rapidez y el campo de las operaciones navales, sin que por ello hayan cambiado sus principios directores, y el discurso de Hermócrates, ya antes citado, pronunciado veintitres siglos há, contiene un plan estratégico perfecto, cuyos principios fundamentales son tan aplicables ahora como entonces.

Antes que las flotas ó ejércitos hostiles lleguen á estar en *contacto* (palabra que, tal vez mejor que ninguna otra, establezca la línea divisoria existente entre la táctica y la estrategia), hay una porción de problemas que resolver para for-

mar el plan general de operaciones en el teatro de la guerra. Entre éstos están: el papel que la Marina debe desempeñar en la guerra, su verdadero objetivo, el punto ó puntos en que conviene concentrarla, el establecimiento de depósitos de carbón y pertrechos, mantenimiento de las comunicaciones entre esos depósitos y la base de operaciones establecida en el territorio nacional, ver la importancia militar que tendrá el corso (ó sea la destrucción del comercio enemigo), ya se considere como operación decisiva ó secundaria de la guerra; sistema más eficiente para conseguirlo, bien esparciendo cruceros por el mar ó manteniendo por la fuerza algún punto central que sea paso obligado para los buques mercantes. Todos éstos son problemas estratégicos y de todos ellos habrá de tratarse mucho en el curso de esta obra.

De poco tiempo acá ha habido importantes discusiones en los círculos navales de Inglaterra comparando el mérito relativo de la política seguida por cada uno de los Almirantes ingleses, Lord Howe y Lord St. Vincent, al dictar disposiciones para la Marina inglesa en la guerra con Francia. Este problema, no sólo tiene interés histórico, sino que es puramente estratégico; en la actualidad es de importancia vital y los principios en que se apoya su solución son tan iguales ahora como entonces. La política seguida por St. Vincent salvó á Inglaterra de la invasión, y con Nelson y los demás Almirantes de su tiempo se fué derechamente á Trafalgar.

En el campo de la estrategia naval, particularmente, es donde las enseñanzas del pasado tienen un valor que en manera alguna puede aminorarse; pues no sólo son útiles como ilustración de principios, sino que sirven hasta de precedentes, á causa de la relativa permanencia de sus condiciones. Esto no es tan rigurosamente exacto cuando se trata de hechos tácticos, en que las Escuadras luchan en un punto elegido con anterioridad mediante consideraciones estratégicas, porque los incesantes progresos que hace la humanidad, traen consigo contínuos cambios en las armas, y, por consiguien-

te, contínuos cambios en el modo de pelear y en el manejo y distribución de tropas y buques sobre el campo de batalla, lo cual origina entre la gente relacionada con los asuntos marítimos, cierta tendencia á creer, por parte de muchos, que no se saca ventaja alguna con el estudio de los sucesos pasados, considerando perdido el tiempo que se emplea en hacerlo; pero aunque esta tendencia sea natural en cierto modo, no sólo se prescinde por completo, al admitirla, de todas las amplias consideraciones estratégicas que conducen á las naciones á sostener flotas, que dirigen su acción, y que tanto han modificado y continuarán modificando la historia del mundo, sino que al hacerlo no se considera la cuestión más que bajo un solo punto de vista, y aun dentro de éste, se hace mezquinamente por lo que respecta al terreno táctico.

Los combates del pasado tuvieron ó no éxito según hubo de ajustarse ó descuidarse la lucha en la sujeción á los principios de la guerra, y el hombre de mar que estudie cuidadosamente las causas de los éxitos y los fracasos, no sólo observará y se asimilará gradualmente estos principios, sino que aumentará su aptitud para aplicarlos al uso de los buques y armas de su tiempo. Observará también que los cambios de táctica, no sólo tuvieron lugar *después* del cambio de las armas en uso,—cosa que necesariamente había de suceder,—sino que el intervalo entre estos dos cambios ha sido, indebidamente, largo. Esto nace, sin duda, de que las reformas de las armas se deben á la energía de uno ó dos hombres, mientras que los cambios en la táctica tienen que vencer la inercia de toda una colectividad conservadora, lo que es un gran mal que sólo puede remediarse con el reconocimiento franco de cada cambio, una vez que se haya hecho el estudio cuidadoso de la potencia y modificaciones del nuevo barco ó arma y la consiguiente adaptación del método de usarlo á las cualidades de aquel cambio, lo cual constituirá su táctica. La Historia muestra que, generalmente, es inútil esperar que los militares se tomen el trabajo de hacer ésto,

Julio J. Elías Murgía

pero que si lo hace alguno, va al combate con una gran ventaja, nacida de la importante enseñanza que esto mismo le proporciona.

Podemos, pues, aceptar ahora las palabras que el táctico francés, Morogues, escribía hace más de un siglo: «La táctica naval está fundada en reglas para el empleo ofensivo de las armas. Estas armas son variables, lo cual da lugar, necesariamente, á cambios en las construcciones de los barcos, en la manera de manejarlos y, por último, en la distribución y manejo de las Escuadras. Su afirmación de que «no es una ciencia fundada en principios absolutamente invariables» se presta mucho á la discusión; sería más exacto decir que la aplicación de sus principios varía á medida que cambian las armas.

La aplicación de los principios varía también, indudablemente, en la estrategia de una época á otra, pero la variación es muchísimo menor y se ve más fácilmente el principio director. Esta afirmación es de tal importancia para nuestro objeto, que será conveniente citar algunos hechos históricos que la corroboren.

El combate naval de Aboukir, en 1798, no sólo fué en sí una completísima victoria de la Escuadra inglesa sobre la francesa, sino que tuvo también el efecto decisivo de destruir las comunicaciones entre Francia y el Ejército de Napoleón en Egipto. En el combate dió el Almirante inglés, Nelson, el más brillante ejemplo de táctica que puede darse, si ésta es como se ha definido: «El arte de tomar buenas disposiciones antes de las batallas y durante las mismas.» Las disposiciones tácticas tomadas dependieron, en este caso, de una circunstancia que ya hoy ha desaparecido, y fué la incapacidad en que se veían los barcos de sotavento de una Escuadra fondeada, para ir á prestar apoyo á los de barlovento antes de que éstos fuesen destruídos; pero los principios que inspiraron esa maniobra, ó sea la elección de la parte del enemigo que más difícilmente puede ser socorrida para ata-

carla con fuerzas superiores, eso no ha desaparecido y sigue teniendo igual importancia que antiguamente. El combate del Almirante Jervis, en el cabo San Vicente, en que con quince buques consiguió la victoria sobre veintisiete, fué inspirado por el mismo principio, aunque en este caso no estaba fondeado el enemigo sino en movimiento; pero el pensamiento humano está formado de tal manera, que se fija más en las circunstancias variables del hecho, que en el inmutable principio que envuelven.

En el efecto estratégico de la victoria de Nelson durante la guerra, sucede lo contrario; no sólo se reconoce el principio con más facilidad, sino que se ve lo aplicable que es en nuestros días. El resultado de la empresa de Egipto dependía de mantener libres las comunicaciones con Francia. La victoria de Aboukir destruyó la fuerza naval, con que únicamente podían quedar aseguradas aquéllas y determinó el fracaso final; y no sólo se ve en este hecho que se dió el golpe con arreglo al principio de atacar la línea de comunicaciones del enemigo, sino que se comprende á primera vista que el principio es tan válido ahora como entonces y que lo sería con cualquier género de buques, bien fueran galeras, veleros ó de vapor.

A pesar de esto, un vago sentimiento de desdén por el pasado, que infundadamente se supone no es ya de aplicación, contribuye con la indolencia natural, á que se cierren los ojos hasta para las enseñanzas estratégicas más evidentes de la historia naval. Por ejemplo: ¿cuántos no miran el combate de Trafalgar, corona de la gloria de Nelson y sello de su genio, más que como un hecho aislado de excepcional grandeza? ¿cuántos se hacen la pregunta de estrategia de «cómo fueron á encontrarse los barcos precisamente allí?» ¿cuántos ven en él, el último acto de un gran drama estratégico de más de un año de duración, en el que dos de los más grandes Generales que ha habido jamás en el mundo, Napoleón y Nelson, lucharon entre sí? En Trafalgar no fué Villeneuve quien

fracasó, sino Napoleón, que fué el vencido; no obtuvo Nelson la victoria, sino Inglaterra, que fué salvada; ¿y todo por qué? porque las combinaciones de Napoleón fracasaron, mientras que las intuiciones de Nelson y su actividad, tuvieron siempre á la flota inglesa sobre la pista del enemigo, llegando oportunamente en el momento decisivo [1]. La táctica de Trafalgar, si bien discutible en sus detalles, se ajustó en sus rasgos esenciales á los principios de la guerra, y su audacia estuvo justificada, tanto por la urgencia del caso cuanto por los resultados; pero las grandes lecciones de eficiencia en la preparación, de actividad y energía en la ejecución y de inteligencia y conocimientos del General inglés durante los meses anteriores, son lecciones estratégicas, y como tales, continúan siendo siempre de actualidad.

En estos dos casos, se logró alcanzar el fin natural de un modo decisivo. Citaremos un tercero en el que no pudo lograrse el fin apetecido y en el que puede discutirse lo que debería haberse hecho. En la guerra de la Revolución americana, el año 1779, se aliaron Francia y España contra Inglaterra. Las Escuadras unidas se presentaron por tres veces en el Canal de la Mancha; una de las veces, la coalición sumaba sesenta y seis barcos de línea, los cuales obligaron á la flota inglesa á buscar refugio en los puertos, en razón á su gran inferioridad numérica; el objetivo principal de España era recobrar Gibraltar y Jamaica; para lograr lo primero, hicieron los aliados inmensos esfuerzos, tanto por tierra como por mar, luchando contra aquella fortaleza casi inexpugnable. El problema sencillo de estrategia naval que esto sugiere, es el siguiente: ¿No se habría recobrado Gibraltar de modo más seguro, si se hubiera dominado el Canal de la Mancha, atacando á la flota inglesa hasta en sus mismos puertos y amenazando á la par á Inglaterra con la aniquilación de su comercio y con la invasión, mejor que

(1) Véase la nota final de este capítulo.

empleando esfuerzos mucho mayores contra una distante y fortísima ciudadela avanzada de su imperio?

Al pueblo inglés, en razón á su prolongada inmunidad, le producían extraordinario efecto los temores de una invasión, y si hubiera perdido bruscamente la gran confianza que tenía en sus Escuadras, habría quedado proporcionalmente descorazonado; pero sea cualquiera la solución que se tome, la cuestión entraña en sí un problema manifiesto de estrategia, que un Oficial francés de esa época proponía resolverlo en otra forma: dirigiendo aquel esfuerzo sobre una de las islas de América, la cual podría ser cambiada por Gibraltar. No es verosímil, sin embargo, que Inglaterra hubiera cedido la llave del Mediterráneo por ninguna otra posesión exterior, aunque quizás habría renunciado á ella por salvar sus hogares y su dinero. Napoleón dijo en cierta ocasión que reconquistaría Pondichery en las orillas del Vístula. Y si hubiera podido dominar el Canal de la Mancha, como la flota aliada lo hizo en 1779, ¿puede dudarse que hubiera conquistado á Gibraltar en las costas de Inglaterra?

Para poner más en evidencia la verdad de que la Historia sugiere el estudio de la estrategia é ilustra acerca de los principios directores de la guerra por medio de los hechos que trasmite, citaremos dos ejemplos más, sacados de una época anterior al periodo que ha de estudiarse en esta obra. ¿Cómo sucedió que en dos de las grandes contiendas habidas entre las Potencias de Oriente y Occidente en el Mediterráneo, en una de las cuales se luchaba nada menos que por el dominio del mundo conocido, los encuentros de las flotas adversarias tuvieron lugar en sitios tan próximos uno de otro, como son Actium y Lepanto? ¿Fué ésto una simple coincidencia ó fué debido á la existencia de circunstancias especiales que pueden todavía repetirse? (1) Si esto último es cierto, vale la pena de estudiar sus causas, porque si surgiera

(1) El combate de Navarino (1827) entre Turquía y las Potencias Occidentales tuvo lugar en sus cercanías.

otra vez una gran Nación oriental, marítima, como la de Antonio ó como Turquía, los problemas estratégicos serían los mismos. Hoy en día está el centro del Poder Naval, con inmensa superioridad, en las naciones occidentales, principalmente en Inglaterra y Francia; pero si por cualquier circunstancia aumentase Rusia su dominio sobre el Mar Negro, mediante la posesión del paso al Mediterráneo, variarían por completo todas las condiciones estratégicas del Poder Naval existente. Si hubiese en la actualidad una lucha entre Occidente y Oriente, irían Francia é Inglaterra sin resistencia hacia Levante, como fueron en 1854 y como Inglaterra sola fué en 1878; pero si hubiera ocurrido el cambio dicho, iría Rusia á su encuentro, como ocurrió ya dos veces con las naciones orientales citadas más arriba, y sería el choque á la mitad de la distancia.

Hay un periodo importantísimo y trascendental en la Historia del mundo en que el Poder Naval tuvo gran importancia estratégica y pesó mucho, sin que á pesar de ello haya habido más que escasísimo reconocimiento del asunto. No se puede tener ahora un conocimiento tan completo como se necesita para especificar detalladamente su influencia sobre el resultado de la segunda Guerra Púnica, pero los datos que se conocen, son suficientes para sostener la afirmación de que fué un factor determinante de la misma. Difícil es formar juicio exacto en este punto, coordinando solamente los relatos de hechos aislados pertenecientes á esta singular contienda que hayan sido claramente trasmitidos, pues como de costumbre, apenas si se citan los hechos marítimos. Se necesita también estar familiarizado con los detalles de la historia marítima general, para deducir de ligeras indicaciones, consecuencias exactas, basadas en el conocimiento de lo que era posible sucediera en periodos cuya historia nos sea bien conocida.

El dominio del mar, aunque sea efectivo, no implica que los barcos pequeños ó Escuadras poco numerosas del enemi-

go no puedan deslizarse fuera de los puertos, cruzar la mar siguiendo derroteros más ó menos frecuentados, desembarcar y arrasar algún punto no defendido de un extenso litoral y entrar en puertos bloqueados. Por el contrario, la Historia muestra que tales evasiones son siempre posibles, hasta cierto punto, para el beligerante más débil, por grande que sea la desigualdad de fuerzas. No quiere decir nada contra el dominio del mar ó de la parte decisiva de él mismo, ejercido por la flota romana, el hecho de que en el cuarto año de la guerra, desembarcara el Almirante cartaginés Bomilcar cuatro mil hombres y suficiente número de elefantes en el Sur de Italia, tras la ruidosa derrota de Cannas; ni que en el séptimo año, huyendo de la flota romana, cerca de Siracusa, apareciera de nuevo en Tarento, que estaba entonces en poder de Aníbal, ni que éste enviase despachos á Cartago, ni siquiera que se retirara, por último, y llegara en salvo á su patria con su mermado Ejército.

Nada de esto prueba que Cartago pudiera enviar á Aníbal—aun cuando tal hubiera sido su deseo—los constantes refuerzos que necesitaba y que no recibió, aunque todo lo citado anteriormente parezca indicar que podían haberse enviado dichos socorros. Por este motivo, la afirmación de que la preponderancia marítima de Roma tuvo un efecto decisivo en el curso de la guerra, necesita demostrarse mediante un examen de los hechos confirmados, con lo que podrán apreciarse justamente la clase de influencia que ejerció y su verdadero alcance.

Al empezar la guerra—dice Mommsen—dominaba Roma el mar. Sea cualquiera la causa ó reunión de causas que lo motivaron, lo cierto es que esta Nación, esencialmente no marítima, tuvo en la primera Guerra Púnica sobre su rival —á pesar de ser una Nación de navegantes—una supremacía naval que continuó siempre. En la segunda guerra no hubo ningún combate naval de importancia; cuya circunstancia demuestra por sí misma, y aun más por la conexión

que tiene con otros hechos perfectamente confirmados, una superioridad análoga á la que en otras épocas se ha demostrado de la misma manera.

Como Aníbal no dejó nada escrito, se desconocen los motivos que le impulsaron á verificar su peligrosa y desdichada marcha á través de las Galias y de los Alpes. Lo cierto es que su flota en las costas de España debía ser incapaz de luchar, por su inferioridad, con la de Roma, porque si bien es verdad que pudo haber seguido el mismo camino que siguió aun sin ser esto cierto, fundándose en poderosas razones desconocidas para nosotros, no es de creer fuese así, porque yendo por mar no hubiera perdido treinta y tres mil veteranos de los sesenta mil con que salió.

Mientras Aníbal verificaba esta peligrosa marcha, enviaban los romanos á España una parte de su flota con un Ejército consular mandado por los dos Escipiones, que verificó el viaje sin pérdidas serias, estableciéndose felizmente al Norte del Ebro, en la línea de comunicaciones de Aníbal. Al mismo tiempo se envió á Sicilia otra Escuadra, con un Ejército mandado por el otro Cónsul. Entre las dos flotas se reunían doscientos veinte buques. A la llegada á su destino, cada una encontró y derrotó á la Escuadra cartaginesa, con una facilidad tal, que puede inferirse de la ligera mención hecha por la historia de estos combates, lo cual indica la superioridad que tenía la flota romana.

Después del segundo año, la guerra presentaba el aspecto siguiente: Aníbal había entrado por el Norte de Italia, y después de una serie de victorias, rebasó Roma y fué á establecerse al Sur, viviendo en un país hostil, por lo que su situación fué muy precaria, cuando tuvo que luchar contra el fuerte sistema político y militar establecido allí por Roma. Debido á esto, le fué indispensable establecer desde el primer momento entre él y una base segura, esa corriente de refuerzos y pertrechos que en los términos usuales de la guerra moderna recibe el nombre de «comunicaciones». Había

tres regiones amigas que podían servir de base, ya fuera aisladamente ó en conjunto, y eran las siguientes: la misma Cartago, Macedonia y España. Con las dos primeras no había más comunicación que la marítima; desde España—en donde halló su mayor apoyo—se podía llegar por mar y por tierra, caso de que el enemigo no cortara el paso, pero de los dos caminos, el primero era el más fácil y corto.

En los primeros años de la guerra, gracias al Poder Naval de Roma, consiguió ésta dominar toda la parte comprendida entre Italia, Sicilia y España, conocida bajo la denominación de Mar Tirreno y Mar de Cerdeña, siendo también muy amistoso para ella el litoral comprendido entre el Ebro y el Tiber. El cuarto año, después de la batalla de Cannas, abandonó Siracusa la alianza romana, se extendió la rebelión por toda Sicilia, y Macedonia formó también una liga ofensiva con Aníbal, por lo que aumentó considerablemente el campo de las operaciones de la flota romana, disminuyendo por esta causa su fuerza.

¿Qué cambios trajo esto, y qué influencia tuvo después en el resultado de la lucha?

Todos los hechos confirman que Roma no perdió por un solo momento el dominio del Mar Tirreno, porque sus Escuadras pasaban, sin ser molestadas, de Italia á España. En la costa de ésta dominó por completo hasta que Escipión el Menor vió que podía prescindir de la flota. En el Adriático había una Escuadra y una Estación naval en Brindisi para contener á Macedonia, y tan bien cumplió su misión, que ni un solo soldado de sus falanges puso jamás su planta en Italia. «La falta de una flota de guerra—dice Mommsen—paralizó todos los movimientos de Filipo». En este caso, se ve de un modo evidente el efecto del Poder Naval.

Siracusa era en Sicilia el centro de la lucha. Las Escuadras de Cartago y Roma se encontraron allí, pero es evidente la superioridad que tenían las últimas, porque aun cuando los cartagineses lograron á veces enviar pertrechos á la

ciudad, siempre evitaban luchar con la Escuadra romana. Con Lilibæum, Palermo y Mesina en sus manos, tenían los romanos buenas bases en la costa Norte de la isla, pero el Sur estaba abierto á los cartagineses, quienes gracias á esto podían sostener la insurrección.

Agrupando todos estos hechos, y teniendo en cuenta el aspecto general que ofrece en la Historia esta lucha, puede, razonablemente, deducirse que el Poderío Naval romano era efectivo al Norte de la línea que une Tarragona con Lilibæum (la moderna Marsala) al Oeste de Sicilia; desde aquí, por toda la costa Norte de esta isla y estrecho de Mesina hasta Siracusa y desde esta ciudad hasta Brindisi, en el Adriático.

El dominio de la parte mencionada se mantuvo intangible durante todo el curso de la guerra. No impedía que pudieran llevarse á cabo correrías marítimas de más ó menos importancia, como se ha dicho ya antes, pero hacía imposibles las comunicaciones contínuas y seguras que necesitaba Aníbal poseer tan imperiosamente.

Parece también igualmente claro, que durante los diez primeros años de la guerra, no era la flota romana lo bastante fuerte para verificar operaciones duraderas en la parte comprendida entre Sicilia y Cartago, ni tampoco muy al Sur de la línea señalada, pudiéndose citar para probarlo, el hecho de que no intentasen cortar las comunicaciones entre España y Africa, cuando Aníbal emprendió su marcha; en cuya ocasión, estuvieron sostenidas por todos los barcos que aquél pudo reunir para dicho objeto.

Gracias al Poder Naval consiguió Roma que Macedonia no se pudiese mezclar para nada en la guerra. Es verdad que no pudo impedir que los cartagineses mantuvieran una guerra eficaz y penosa en Sicilia, pero imposibilitó que enviasen tropas á Italia, donde se hallaba su incomparable General y hubieran sido muy útiles. ¿Qué sucedía mientras tanto en España?

España era la región desde la cual pensaba haber invadido á Italia el padre de Aníbal y Aníbal mismo. Durante los diecisiete años anteriores á esto, habían ocupado el país, extendiendo y consolidando su poder político y militar con notable sagacidad, y habían levantado é instruído en guerras locales, un gran Ejército, que era ya veterano.

Al partir Aníbal, confió las riendas del Gobierno á su hermano menor Asdrúbal, que conservó hasta su muerte un cariño y lealtad hacia él, que no podía esperar de los aborrecibles partidos de la Metrópoli africana.

En el momento de su partida, estaba asegurado el dominio cartaginés desde Cádiz al Ebro, y aunque entre este río y los Pirineos estaba el país poblado por tribus amigas de los romanos, eran incapaces de oponer resistencia seria á Aníbal, en ausencia de aquéllos. Así, pues, con facilidad fueron derrotadas por Aníbal, después de lo cual dejó once mil soldados á las órdenes de Hannón para conservar el dominio militar del país, por temor de que los romanos se establecieran allí, cortando las comunicaciones con su base.

Cneo Escipión llegó, sin embargo, el mismo año con veinte mil hombres, derrotó á Hannón y ocupó la costa y el interior de la región comprendida al Norte del Ebro; cortando de este modo los romanos la línea de comunicaciones, impidiendo que pudiesen llegar los refuerzos que Asdrúbal pudiera enviar á Aníbal, y consiguiendo tener de este modo una base desde donde poder atacar al poder cartaginés en España; mientras que por ser marítimas sus propias comunicaciones con Italia, estaban aseguradas por la supremacía naval de Roma.

Los romanos establecieron una base naval en Tarragona en frente de la que había establecido Asdrúbal en Cartagena, é invadieron los dominios cartagineses.

La guerra continuó en España dirigida por los dos Escipiones mayores, con fortuna varia por ambas partes, durante siete años, al fin de cuyo periodo consiguió Asdrúbal so-

bre ellos una completísima victoria en la que murieron ambos hermanos, de cuyas resultas casi consiguieron los cartagineses atravesar los Pirineos para llevar refuerzos á Aníbal. La tentativa fué rechazada, sin embargo, por el momento y antes de que pudiera renovarse, la toma de Capua dejó libres doce mil veteranos romanos, que fueron enviados á España bajo el mando de Claudio Neron, hombre de excepcionales aptitudes, á quien después fué debida la operación militar más decisiva que hizo General alguno durante la segunda Guerra Púnica. Este refuerzo tan oportuno, que volvió á asegurar otra vez la posesión del paso obligado de Asdrúbal, vino por mar, vía que no podían utilizar los cartagineses, á pesar de ser más fácil y rápida, por la superioridad de la Marina romana.

Dos años más tarde, Publio Escipión el Menor, conocido después por «el Africano», recibió el mando de las tropas romanas de España y capturó á Cartagena mediante un ataque combinado por mar y tierra, después de lo cual tomó la extraordinaria determinación de abandonar su flota y trasladar los marineros al Ejército, y no contento con el papel defensivo de cerrar el paso de los Pirineos á Asdrúbal, se adelantó hacia el Sur de España y tuvo una encarnizada batalla en las márgenes del Guadalquivir, cuyo resultado quedó indeciso; después de lo cual se retiró Asdrúbal dirigiéndose precipitadamente hacia el Norte, cruzó los Pirineos por la extremidad occidental y continuó rápidamente su camino hacia Italia, donde cada día era peor la situación de Aníbal, por no haber cubierto las bajas naturales de su Ejército.

Diez años duraba la guerra, cuando Asdrúbal entró por el Norte de Italia sin haber tenido casi pérdidas en el camino. Las tropas que llevaba podían producir un cambio decisivo en la guerra si llegaban á reunirse con las que estaban bajo el mando del incomparable Aníbal, pues hasta la misma Roma estaba casi exhausta; los fuertes lazos que unían


Golfo de
VIZCAYA
FRANCIA
Tolone
Genova
Livorno
Corsega
Cerdeña
Bastia
Ajaccio
Bonifacio
Sassari
Bizerta
Tabarca
Tunez
Cabo Bon
Trapani
Palermo
Lipari
Milazzo
Messina
Reggio
Napoles
Gaeta
Ponza
Ischia
Capri
Elba
Isl. Magdalena
Mahon
Menorca
Mallorca
Ibiza
Alicante
Cartagena
Almeria
Malaga
Gibraltar
Tarifa
Ceuta
Tetuan
Tanger
Arzeu
Oran
Mostaganem
Argel
Bona
Cabo Rosas
Cabo S. Sebastian
Bayona
Burdeos
Rochela
Marsella
Niza
Genova
Livorno
Civita Vecchia
Gaeta
Napoles
Salerno
Amalfi
Palermo
Trapani
Malta
Pantelaria
Lampedusa
Gozo
Trípoli
Gerbi
Bengasi
Alejandria
Boca del Nilo
Rosetta
Damietta
Rodas
Chipre
Candia
Navarino
Modon
Corfu
Cefalonia
Zante
Patras
Lepanto
Salonica
Dardanelos
Troya
Lemnos
Mitilene
Esmirna
Bosfoto
Constantinopla
Sebastopol
MAR NEGRO
MEDITERRANEO
Mar Mediterraneo
5 3 1 1 3 5 7 9 11 13 15 17 19 21 23 25 27 29 31 33 35 37
46 44 42 40 38 36 34 32 30 28

sus colonias y estados aliados á ella, habían sufrido muchísimo y algunos se habían ya roto; pero la situación militar de los dos hermanos era también en extremo peligrosa. Uno estaba en el río Metaurus, el otro en Apulia á doscientas millas de distancia, y cada uno tenía frente á sí un Ejército superior, mediando las fuerzas romanas entre los dos hermanos cartagineses. Esta situación tan falsa, así como el retardo que tuvo la marcha de Asdrúbal, fué debido al dominio del mar por los romanos, el cual limitó durante la guerra el mútuo apoyo de los dos hermanos cartagineses en su travesía de las Galias.

Al mismo tiempo que Asdrúbal hacía su largo y peligroso rodeo por tierra, enviaba Escipión once mil hombres por mar desde España para reforzar el Ejército que había de luchar con él. El final fué que los mensajeros que Asdrúbal envió á Aníbal, como tenían que atravesar distancia tan grande por país hostil, cayeron en manos de Claudio Neron, que mandaba el Ejército romano del Sur y supo de este modo el camino que pensaba seguir Asdrúbal. Neron apreció exactamente la situación, y burlando la vigilancia de Aníbal, hizo una rápida marcha con ocho mil de sus mejores soldados para unirse á las fuerzas del Norte, y verificado esto, cayeron los dos Cónsules sobre Asdrúbal con superioridad abrumadora destrozando su Ejército. El General cartaginés murió en la batalla.

La primera noticia que tuvo Aníbal del desastre fué recibir la cabeza de su hermano, que le enviaron á su campamento, y se dice que exclamó entonces que Roma se había hecho ya dueña del mundo; y en realidad, se acepta como verdad incontestable que la batalla de Metaurus fué la que decidió la lucha existente entre las dos Naciones.

La situación militar que resultó de esta batalla y del consiguiente triunfo de Roma, puede resumirse del modo siguiente:

Para acabar con Roma era necesario atacarla en Italia, que era el centro de su poderío, y destruir los fuertes lazos

que existían entre los países que formaban la Confederación de la cual era cabeza. Para este objetivo necesitaban los cartagineses una base sólida de operaciones y asegurarse las comunicaciones con ella. Consiguieron tener la primera en España, gracias al genio de los Barcas, pero no pudieron nunca lograr lo segundo. Para esto había dos líneas posibles, la primera directa, por mar; la segunda por tierra, dando un rodeo por las Galias. La primera quedó cerrada para los cartagineses por la supremacía naval romana y la segunda estuvo amenazada y por último interceptada con la ocupación del Norte de España por el Ejército romano, siendo posible esta ocupación por el dominio del mar, que nunca estuvo en peligro de ser arrebatado por los cartagineses. De este modo, ocupaba Roma dos posiciones centrales con relación á Aníbal y á su base—la misma Roma y el Norte de España,—unidas ambas por una línea interior de fácil comunicación, el mar, por medio del cual se prestaban mútuo apoyo.

Si el Mediterráneo hubiera sido una llanura de tierra desierta en la que los romanos hubieran tenido grandes cordilleras en Córcega y Cerdeña, posiciones fortificadas en Tarragona, Lilibæum y Mesina, dominio de toda la costa italiana próxima á Génova, y fortalezas aliadas en Marsella y otros puntos; si además de esto hubiesen poseído una fuerza capaz, por su carácter, de atravesar este desierto, según su deseo, con enemigos muy inferiores en número que se hubieran visto obligados, en razón á su debilidad, á verificar un gran rodeo para concentrar las tropas no dotadas de aquella cualidad, en seguida se reconocería perfectamente la situación militar de los beligerantes y no habría palabras bastantes con que expresar la importancia y valía de tales tropas. Se vería también fácilmente que las fuerzas enemigas de esta clase, aunque inferiores en número, podrían muy bien hacer una excursión ó correría por territorio de sus contrarios, quemar alguna aldea del interior, desvastar unas cuantas millas de frontera y hasta interceptar á veces un

convoy, sin que por esto pudiera decirse, militarmente hablando, que estaban cortadas las comunicaciones. Tales depredaciones las ejecutó siempre en la mar el beligerante más débil en todas las edades, sin que de aquí pueda inferirse por ningún concepto—toda vez que está en completa oposición con todos los hechos conocidos—la afirmación de «que ni Roma ni Cartago tuvieron el dominio soberano del mar» en razón á que «las Escuadras romanas iban á veces á las costas de Africa, y las flotas cartaginesas se presentaban de igual modo en el litoral de Italia»; porque en este caso, la Marina hacía el papel del Ejército que supusimos colocado en el desierto; pero como todos estos hechos tienen lugar en un elemento desconocido para la mayor parte de los escritores y sus miembros han constituído desde tiempo inmemorial una raza extraña para los demás, sin profetas propios, sin que se comprenda su profesión y ni siquiera á ellos mismos, por esto ha pasado totalmente desapercibida la influencia inmensa y determinante ejercida por dicho elemento en la historia de aquella era y por consiguiente en la del mundo. Tan absurdo sería omitir el Poder Naval en la lista de los principales factores determinantes de la finalidad, como lo sería asignarle en ella una influencia exclusiva.

Los ejemplos que se acaban de citar, sacados de periodos muy diferentes de la Historia, anteriores y posteriores al que abarcará esta obra, sirven para poner en evidencia el interés intrínseco del asunto y el carácter de las lecciones que la Historia enseña. Como se ha observado antes, éstas pertenecen más bien á la estrategia que á la táctica, é inducen á pensar con más atención sobre la dirección de las campañas que sobre las batallas mismas, teniendo, por lo tanto, carácter más permanente. Una autoridad de estos asuntos—Jomini—dice, respecto á este particular: «Hallándome en París á fines del año 1851, una persona distinguida me hizo el honor de preguntarme la opinión que tenía yo acerca de recientes cambios verificados en las armas de fuego y si harían variar

mucho la manera de hacer la guerra. Yo contesté que tendrían, probablemente, alguna influencia en los detalles de la táctica, pero que en las grandes operaciones estratégicas y en las extensas combinaciones de las batallas, dependería la victoria, lo mismo ahora que antes, de la mejor aplicación de los principios que condujeron al triunfo á los grandes Generales de todas las edades, tanto á César y Alejandro como á Federico el Grande y Napoleón.» Este estudio tiene ahora más importancia que nunca por la seguridad y extensión que han alcanzado los movimientos de la Marina, gracias á la aplicación del vapor. Los planes más perfectos podían fracasar á causa del tiempo, en los días de la galera y el velero, pero actualmente esta contingencia casi ha desaparecido. Los principios en que se fundan las grandes combinaciones navales son aplicables en todas las edades y pueden deducirse de la Historia; pero los medios de realizarlas, independientemente del tiempo, constituyen una conquista reciente.

Las definiciones que suelen darse de la palabra «estrategia», limitan su alcance al conjunto de combinaciones militares emprendidas en uno ó más campos de acción que pueden ó no estar enlazados entre sí, pero que se refieren siempre á escenas de la guerra, actuales ó próximas. Aunque esto sea cierto en tierra, tiene mucha razón un autor francés reciente, al decir que semejante definición es muy incompleta cuando se trata de la estrategia naval. «Ésta —dice—difiere de la estrategia militar en que es tan necesaria en la paz como en la guerra. En la paz puede ganar las más decisivas victorias, ocupando un país mediante compra ó tratados y adquiriendo excelentes posiciones que tal vez serían dificilísimas de conquistar por las armas. Enseña á aprovechar todas las ocasiones de establecerse en algún punto bueno de la costa y hacer definitiva una ocupación que al principio fué sólo transitoria.» Una generación que ha visto á Inglaterra ocupar sucesivamente en diez años,

á Chipre y Egipto bajo términos y condiciones aparentemente provisionales, sin que á pesar de ello se haya llegado todavía al abandono de las posiciones tomadas, podrá juzgar de la exactitud de cuanto dejamos dicho; que por otra parte recibe constante confirmación, con la tranquila persistencia con que todas las grandes Potencias marítimas buscan posición tras posición en los diferentes mares á que van sus barcos y sus naturales, aunque no sean tan notables é importantes como lo son Chipre y Egipto en el Mediterráneo.

«La estrategia naval tiene por objeto la creación, sostenimiento y aumento del Poder Naval de un país, tanto en paz como en guerra», y por ésto tiene especial interés é importancia para todos los ciudadanos de un país libre; pero sobre todo, para los que están encargados de sus asuntos militares y de sus relaciones con el extranjero.

Vamos ahora á examinar las condiciones esenciales para la grandeza marítima de una Nación ó las que poderosamente influyan en la misma, después de lo cual haremos mención de las que afectaron particularmente á las diferentes Naciones marítimas de Europa á mediados del siglo diecisiete, que es donde empieza nuestra revista histórica, y esto nos servirá para ilustrar y dar precisión á las conclusiones del asunto en general.

NOTA.—No disminuye el brillo de la fama de Nelson, que oscurece la de todos sus contemporáneos, ni amengua la implícita confianza que tenía Inglaterra puesta en él, juzgándolo el único hombre capaz de salvarla de los planes de Napoleón, el hecho de que no pudiera acudir más que á un sitio de la guerra. Los deseos de Napoleón en la campaña que terminó en Trafalgar eran unir en América las Escuadras francesas de Brest, Tolón y Rochefort, con una fuerte División de buques españoles, formando así una fuerza de superioridad abrumadora, con la cual pensaba volver y dirigirse sobre el Canal de la Mancha, con objeto de proteger la travesía del Ejército francés. Esperaba que la ignorancia en que se estaba acerca del destino que se daría á las Escuadras francesas, produciría la natural confusión á causa de lo repartidos que estaban los intereses de Inglaterra por todo el mundo y que ésto podría traer como consecuencia desviar á la Marina inglesa del objetivo por él perseguido.

La porción asignada á Nelson fué el Mediterráneo, donde vigilaba el gran Arsenal de Tolón y los buques que se dirigieran hacia Levante ó el Atlántico. Esta misión era, por consiguiente, de gran importancia y aun la tenía mayor á los ojos de Nelson porque estaba convencido de que se renovarían las tentativas primeras sobre Egipto. Debido á esta persuasión, siguió al principio un camino equivocado que retardó la persecución de la Escuadra que había salido de Tolón al mando de Villeneuve y ésta tuvo después durante bastante tiempo vientos favorables, al par que la inglesa los tuvo de proa. Pero siendo todo esto cierto y siéndolo también que el fracaso de los planes de Napoleón se puede atribuir al tenaz bloqueo de Brest por los ingleses é igualmente á la enérgica persecución de la Escuadra francesa hecha por Nelson, cuando escapó de Tolón hacia las Antillas y después en su precipitada vuelta á Europa; el último, tiene mucho mayor derecho á la eminente distinción que la Historia le ha acordado y que expresan los libros.

Es verdad que en rigor Nelson no penetró las intenciones de Napoleón. Puede que fuera esto debido, como alguien ha dicho, á falta de conocimientos, pero más sencillo es atribuirlo á la desventaja natural que tiene la defensiva antes de que se dé el golpe, por la ignorancia en que está del punto amenazado. Demuestra bastante conocimiento del asunto, el hecho de hacerse cargo de la situación y esto lo verificó Nelson al comprender que lo importante era la Escuadra y no la misión que había tenido hasta entonces. Su conducta posterior proporciona un ejemplo notable de cómo con tenacidad de propósitos y una energía incansable se puede muy bien reparar una primera equivocación y burlar los proyectos mejor pensados. El mando que tenía en el Mediterráneo abarcaba muchas obligaciones y cuidados, pero vió claramente que descollaba entre todos, como factor decisivo, la Escuadra de Tolón, que podía convertirse en un elemento importante para cualquiera de las combinaciones de Napoleón; así es que su atención estuvo fija constantemente en ella, hasta el punto de llamarla «su Escuadra», frase que ha herido algo la susceptibilidad de los críticos franceses. Esta idea tan sencilla y precisa de la situación militar, le impulsó á tomar la audaz resolución de abandonar la misión que tenía á su cargo, echando sobre sí una inmensa responsabilidad, todo por seguir «su Escuadra». Decidido de este modo por una persecución, cuyo innegable acierto no puede, sin embargo, compararse con el profundo talento que le impulsó á emprenderla, la continuó sin desmayo hasta llegar de regreso á Cádiz, una semana antes de que Villeneuve entrara en Ferrol, á pesar de los inevitables retrasos causados por informes falsos y por la incertidumbre habida acerca de los movimientos del enemigo. El mismo ardor incansable hizo posible que llevara sus barcos de Cádiz á Brest, á tiempo de reunir allí una Escuadra superior á la de Villeneuve, para impedir que éste pudiese llevar á cabo sus propósitos caso de querer acercarse allí.

Los ingleses, que en número de barcos eran muy inferiores á las Escuadras aliadas, consiguieron, gracias á este refuerzo de ocho buques veteranos, estar en la mejor situación estratégica posible, análogamente á lo que sucedió en la guerra de la Revolución Americana, según referiremos más adelante. Sus fuerzas estaban agru-

padas formando una gran Escuadra interpuesta entre las dos Divisiones enemigas de Brest y Ferrol, con un efectivo superior al de cualquiera de ellas aislada y con grandes probabilidades de poder luchar con una, antes de que pudiera llegar la otra. Todo esto fué debido á la hábil conducta seguida por los Jefes ingleses, pero sobre todos los factores que contribuyeron al resultado, descuella la inspiración que tuvo Nelson al dirigirse á perseguir «su Escuadra».

Esta interesante serie de movimientos estratégicos dió fin el 14 de Agosto, cuando desesperando ya de entrar en Brest, Villeneuve, se dirigió á Cádiz donde fondeó el 20. Tan pronto como Napoleón supo esto, después de tener un gran acceso de cólera contra el Almirante, preparó la serie de operaciones que terminaron en Ulm y Austerlitz, renunciando ya para siempre á sus proyectos contra Inglaterra.

El combate de Trafalgar, que tuvo lugar el 21 de Octubre, se verificó, por consiguiente, dos meses después de terminarse los extensos movimientos estratégicos de los cuales era consecuencia, y á pesar de su aparente aislamiento, no fué más que el sello del genio de Nelson que vino á coronar la obra verificada anteriormente por él. Con la misma exactitud se dice que Inglaterra se salvó en Trafalgar, aunque ya el Emperador había desistido de su proyectada invasión; sirviendo sólo aquel desastre para dar relieve y sello al triunfo que tan silenciosamente había destruído los planes de Napoleón.

MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de M. Julio J. Elías Murgia

Cap: de Navío.

CAPÍTULO I

Análisis de los elementos del Poder Naval.

El aspecto más visible que nos ofrece primeramente el mar, al considerarlo bajo el punto de vista político-social, es el de un gran camino, ó mejor dicho, una vasta extensión de propiedad común por la que el hombre puede trasladarse en todas direcciones; sólo que lo frecuentado de ciertos trayectos ha hecho que existan poderosas razones para elegir con preferencia determinados caminos ó derroteros. A estos caminos se les conoce con el nombre de derrotas comerciales, y las razones que han servido para determinarlas deben buscarse en la historia del mundo.

A pesar de los peligros usuales y no usuales de la mar, han sido siempre más baratos y fáciles los viajes y el tráfico, por ella que por tierra. La grandeza comercial de Holanda se debió no sólo á su flota marítima sino también á las numerosas y tranquilas vías acuáticas que daban acceso tan fácil como barato á su interior y al de Alemania. Esta ventaja de las vías acuáticas sobre las terrestres, estaba todavía más marcada en un periodo en que las carreteras eran pocas y muy malas, las guerras frecuentes y la sociedad inestable, como sucedía hace doscientos años. Es verdad que el tráfico marítimo estaba entonces expuesto al peligro de los ladrones ó piratas, pero á pesar de todo, era más seguro y rápido que por tierra.

Un escritor holandés de aquella época, al calcular la suerte que correría su país en una guerra con Inglaterra, hace ver, entre otras cosas, que como por las vías acuáticas de esta última Nación no se podía penetrar suficientemente en el país y las carreteras eran malas, las mercancías que fue-

ran de una á otra parte del Reino tendrían que ir necesariamente por mar, con lo cual se exponían á ser capturadas en el camino.

Si nos concretamos tan solo al comercio interior, vemos que este peligro ha desaparecido hoy en día, por regla general. En los países más civilizados sería ahora tan solo un inconveniente la destrucción del comercio de cabotaje ó la imposibilidad de efectuarlo, aunque sea siempre más barato el trasporte por agua que el terrestre, según dejamos ya dicho. A pesar de esto, en el periodo, relativamente reciente, de las guerras de la Revolución Francesa y el primer Imperio, las personas familiarizadas con la historia y literatura marítima referente al mismo, saben bien la frecuente mención que se hace de convoyes furtivos llevados de un punto á otro de la costa francesa, no obstante estar la mar infestada de cruceros ingleses y de haber buenas carreteras al interior.

Dadas las circunstancias modernas, el comercio interior en un país que tenga costa, no es más que una fracción de las transaciones totales hechas por la comarca; pues que, en efecto, hay actualmente muchas necesidades y lujos que no pueden satisfacerse más que importando los medios del extranjero por la vía marítima, bien sea en buques propios ó extranjeros, los cuales se llevan en cambio los productos agrícolas ó industriales del país, siendo la aspiración natural de todas las Naciones conseguir que sus negocios marítimos se verifiquen por medio de barcos propios. Los buques que salen y vuelven de esta manera, precisan disponer de puertos seguros donde refugiarse, necesitando también ir protegidos, en lo posible, por su Nación durante todo el trayecto de su viaje.

Esta protección debe ser más extensa en tiempo de guerra y para acrecentarla se precisa de todo punto la creación de una flota militar. Así, pues, la necesidad de una Marina de guerra, nace del solo hecho de existir una flota mercante,

desapareciendo con ella, excepto en el caso de tratarse de una Nación que esté animada de propósitos agresivos y que mantenga una Marina militar solamente, como parte integrante de su poderío militar. Como los Estados Unidos no tienen al presente propósitos agresivos y su servicio mercante ha desaparecido, es perfectamente lógico como consecuencia de ésto, el decaimiento experimentado por su flota armada y que ésta inspire generalmente poco interés. Si por cualquier circunstancia resultase el comercio marítimo suficientemente lucrativo, entonces no tardaría en renacer una numerosa flota mercante que obligaría en seguida á construir una Marina militar para defender los poderosos intereses creados por la primera. Es posible que cuando se vea próxima la apertura del canal á través del istmo de la América central, sea tan fuerte el impulso agresivo que produzca el mismo resultado; por más que será dudoso, pues una Nación pacífica y amante de los negocios no es previsora y se necesita mucha previsión para prepararse militarmente de un modo adecuado, especialmente en los tiempos actuales.

A medida que las Marinas mercante y de guerra de una Nación van extendiendo su campo de operaciones, separándose de las propias costas, va sintiéndose más la necesidad de poder disponer de puntos en los que puedan entrar confiadamente los buques para comerciar, buscar refugio ó procurarse provisiones. En la actualidad existen puertos por todo el mundo que, aunque extranjeros, son amigos y proporcionan suficiente protección en tanto subsiste la paz, lo cual no sucede siempre, no ha sucedido nunca ni es de suponer que continúe ahora indefinidamente á pesar del largo periodo de tiempo que los Estados Unidos llevan sin tener guerra al presente.

Antiguamente, el marino mercante iba en busca del comercio por regiones nuevas y desconocidas, donde realizaba sus ganancias con riesgo de su libertad y de su vida, en Naciones hostiles ó recelosas, y sólo tras largas esperas era co-

mo podían obtenerse grandes y provechosos beneficios. Para realizar ésto instintivamente buscaba y procuraba apoderarse de grado ó por fuerza de una ó más estaciones situadas en el extremo más lejano de su camino, donde pudiera establecerse él, ó dejar constituídos agentes suyos con relativa seguridad; estaciones, que además de ésto permitieran que sus barcos pudieran permanecer en ellas al abrigo y donde se pudieran ir almacenando los productos comerciales del país, en espera de la llegada de los buques de la madre Patria que habían de llevarlos á ésta. Como estos primeros viajes producían inmensas ganancias, así como grandes riesgos, tales establecimientos se multiplicaban y crecían, como es consiguiente, hasta convertirse en colonias cuyo desarrollo y éxito final dependía del genio y política de la Nación de que procedían, constituyendo esto gran parte de la historia del mundo, y más particularmente de la historia marítima del mismo.

Todas las colonias no han tenido un nacimiento y desarrollo tan sencillo y natural; muchas de ellas tuvieron origen más formal y fundamento exclusivamente político, llevado á cabo más bien por los comerciantes de determinados países que por iniciativas particulares; pero la estación comercial con su ulterior expansión y el trabajo ejecutado por los aventureros ganosos de provecho, fué el mismo en sus causas y esencia en las colonias fundadas de las dos maneras expresadas. En ambos casos, la madre Patria, al buscar nuevo mercado para dar salida á sus productos, nuevo campo de acción para su flota mercante, más ocupaciones para su pueblo y más comodidades y riqueza para sí misma, obtenía y conquistaba un pedazo de territorio situado en país extranjero.

No se cubrían, sin embargo, todas las necesidades del comercio por el hecho de asegurar un refugio al extremo del camino, pues los viajes eran largos y peligrosos, estando la mar, con frecuencia, infestada de enemigos. Además, en los

tiempos en que la colonización era más activa, prevalecía en la mar una falta de leyes que hoy es casi incomprensible, y las Naciones marítimas estaban en paz mútua muy de tarde en tarde y por muy poco tiempo. De aquí surgía la necesidad de tener estaciones á lo largo del trayecto comercial, tales como el Cabo de Buena Esperanza, Santa Helena y las islas Mauricio, cuya primera misión, más que para fines comerciales, fué para defenderse en caso de guerra, necesitándose también poseer otras cuya importancia principal era estratégica, tal como sucede con Gibraltar, Malta y Louisburg, á la entrada del río San Lorenzo. Tanto las colonias como las estaciones coloniales tienen unas veces carácter comercial y otras militar, siendo excepcionales las que, como Nueva York, son importantísimas bajo los dos puntos de vista citados.

En estas tres cosas, ó sea en la producción, con la consiguiente necesidad de cambiar sus productos, en la flota mercante, por cuyo medio se realiza este cambio, y en las colonias, que facilitan y extienden el campo de operaciones de la flota, tendiendo á protegerla con la multiplicación de sus refugios, es donde hay que buscar la clave de gran parte de la historia y de la política seguida por las Naciones que baña el mar. La última ha variado con el espíritu de los tiempos y con el carácter y perspicacia de los gobernantes; pero la sagacidad y previsión de los hombres de Estado, ha influído menos en la historia de las Naciones costeras, que las condiciones de situación geográfica, extensión, configuración, número y carácter de sus habitantes, todo lo cual se comprende bajo el nombre de características naturales. Puede, sin embargo, admitirse, y se verá más adelante, que la acción acertada ó desacertada de un solo hombre ha ejercido durante determinados periodos grandísima influencia, modificadora, sobre el crecimiento del Poder Naval en su más amplia acepción, en la que se comprende no solamente su fuerza militar á flote, por quien se rige y gobierna el mar ó una

parte de él, mediante la acción de las armas, sino también su flota mercante y su comercio, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquél.

Las principales características que afectan al Poder Naval de las Naciones, pueden enumerarse del modo siguiente: I. Situación geográfica. II. Configuración física incluyendo en ésta, por su relación con ella, los productos naturales y el clima. III. Extensión territorial. IV. Número de habitantes. V. Carácter de estos habitantes. VI. Clase de Gobierno incluyendo las Instituciones nacionales que haya.

I. *Situación geográfica.*—Puede decirse, en primer lugar, que si una Nación está situada de tal manera que no se ve obligada á defenderse por tierra ni puede pensar en extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar, lleva ya en sí una ventaja positiva con relación á otros pueblos que puedan tener alguna frontera continental. Ésta ha sido la gran ventaja que ha tenido Inglaterra como Potencia marítima sobre Francia y Holanda. El poderío de esta última pronto se agotó casi por completo ante la necesidad de mantener un numeroso Ejército y sostener dispendiosas guerras para conservar su independencia, al igual de lo que sucedió á Francia cuya política estuvo constantemente desviada del mar, unas veces acertadamente y otras con grandísima torpeza, y todo por llevar á cabo proyectos de expansión continental. Todos estos esfuerzos militares consumieron su riqueza, que hubiera podido aumentar con un uso más acertado y persistente de su situación geográfica.

La situación geográfica puede ser de tal naturaleza, que requiera una concentración ó dispersión de las fuerzas navales. En esto tiene también Inglaterra una ventaja sobre Francia, pues la situación de ésta, con costas en el Mediterráneo y el Atlántico, aunque tiene sus ventajas, es origen de debilidad en el mar, porque las Escuadras francesas del

Este y del Oeste sólo pueden unirse pasando por el Estrecho de Gibraltar, en cuya operación han sufrido á menudo grandes riesgos y á veces pérdidas. La situación de los Estados Unidos con costas en ambos Océanos, sería causa de gran debilidad ó motivo de enormes gastos, si se tuviese mucho comercio marítimo en ambos litorales.

Inglaterra, á causa de su inmenso imperio colonial, ha tenido que sacrificar gran parte de esta ventaja de concentración de fuerzas en derredor de sus propias costas, pero el sacrificio se ha hecho con acierto por ser las ganancias mayores que las pérdidas, según han probado después los acontecimientos. Su flota de guerra ha ido creciendo á medida que aumentaba el número de sus colonias, pero con más rapidez aún ha crecido su flota mercante y su riqueza. Sin embargo, en las guerras de la Revolución Americana, de la República y el Imperio, según la gráfica expresión de un escritor francés, «Inglaterra, á pesar del inmenso desarrollo de su Marina militar, parecía sentir siempre en medio de sus riquezas, todas las dificultades de la pobreza». El poderío de Inglaterra fué suficiente para sostener con vida el corazón y los miembros, mientras que el no menos extenso imperio colonial de España, á causa de su debilidad marítima, no sirvió más que para ofrecer muchos puntos vulnerables para daños y vejaciones.

La situación geográfica de un país puede ser tal, que no sólo favorezca la concentración de sus fuerzas, sino que presente, además, la ventaja estratégica ulterior de proporcionar una situación central que pueda ser base excelente de operaciones para las que hubieran de emprenderse contra sus enemigos probables. También le sucede esto á Inglaterra, quien por un lado está frente á Holanda y las Potencias del Norte y por el otro frente á Francia y el Atlántico. Cuando fué amenazada en cierta ocasión por una coalición formada entre Francia y las Potencias marítimas del Mar del Norte y Báltico, las Escuadras que tenía en Las Dunas, en el Ca-

nal y hasta la que estaba sobre Brest, ocupaban posiciones interiores y podían, rápidamente, interponer sus fuerzas reunidas contra cualquiera de las de sus enemigos que pretendiera pasar el Canal para verificar la unión con sus otros aliados. Por otra parte, la Naturaleza le dió mejores puertos y costas más accesibles. Esto tenía antiguamente importancia considerable para el paso del Canal, pero hoy, con la aplicación del vapor á la navegación y la mejora sufrida por los puertos desde entonces, ha disminuído mucho la desventaja con que Francia luchaba tiempo atrás.

En la época de los buques de vela, la Escuadra inglesa que operaba contra Brest, tenía por bases á Torbay y Plymouth, y el plan era el siguiente: mientras hacía buen tiempo ó soplaban vientos del Este, la Escuadra podía mantener el bloqueo sin dificultad; pero cuando los temporales del Oeste eran demasiado duros, se refugiaba en los puertos ingleses, sabiendo que las Escuadras francesas no podían salir hasta que cambiara el viento, el cual le servía á ella, también, para volver á su destino. La ventaja de la proximidad geográfica á un enemigo ó al objetivo del ataque, nunca es más evidente que en el sistema especial de guerra conocido con el nombre de «corso». Como esta clase de guerra se dirige contra pacíficos buques mercantes que están generalmente indefensos, necesita poca fuerza militar. A causa de sus pocas cualidades defensivas, los buques que la hagan necesitan poseer un refugio ó punto de apoyo cercano, que encontrarán en aquellas partes del mar donde dominen los buques de guerra de su país ó en puertos amigos. Estos últimos son los que prestan mejor apoyo, en razón á estar siempre situados en el mismo sitio, que generalmente es más conocido de los corsarios que del enemigo.

La cercanía de Francia respecto á Inglaterra ha favorecido mucho su guerra de corso contra ésta. La circunstancia de tener puertos en el Mar del Norte, en el Canal y en el Atlántico, era á propósito para que los corsarios se precipi-

tasen sobre el comercio inglés desde puertos cercanos al foco del mismo; así que la distancia que mediaba entre estos puertos, desventajosa para las combinaciones militares, era, en cambio, una ventaja para estas operaciones irregulares y secundarias, debido á que la esencia de las unas exige concentración de esfuerzos, mientras que el corso requiere la difusión de los mismos, pues cuanto más diseminados estén los corsarios, más presas podrán ver y coger. Todo esto se halla confirmado por la historia de los grandes corsarios franceses, cuyos campos de acción eran, principalmente, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte, donde tenían buenas bases de operaciones, aunque también se les hallaba en regiones coloniales distantes, siempre que hubiese islas, tales como Guadalupe y Martinica, capaces de proporcionarles refugio cercano. La necesidad de proveerse de carbón, liga más á los puertos al crucero moderno que á los antiguos.

La opinión pública en los Estados Unidos tiene gran fe en la guerra dirigida contra el comercio enemigo, pero precisa no olvidar que la República no tiene puertos muy cercanos á los grandes centros del comercio extranjero. Su situación geográfica es, por esta causa, notablemente desventajosa para hacer una guerra de corso eficaz, á menos que no se cuente con bases en los puertos de algún aliado.

Si la Naturaleza ha colocado á un país en circunstancias tales que, además de tener facilidades para atacar, cuenta con acceso fácil al mar libre, y al mismo tiempo domina uno de los grandes pasos del tráfico del mundo, es evidente que la importancia estratégica de su situación es grandísima. Tal es todavía, y aun lo fué en mayor grado, la situación de Inglaterra. El comercio de Holanda, Suecia, Rusia, Dinamarca y el que, remontando los grandes ríos, se dirige al interior de Alemania, tenían que pasar por el Canal de la Mancha, cuyas llaves estaban en poder de Inglaterra, ante la necesidad en que estaban los buques de vela de acercarse á su costa. Este tráfico del Norte tenía, además, una importancia especial

para el Poder Naval, porque la mayor parte de los repuestos navales de los buques, se sacaban de los países bañados por el Báltico.

Si no fuese por la pérdida de Gibraltar, la situación de España sería muy análoga á la de Inglaterra; con costas en el Atlántico y en el Mediterráneo, teniendo á Cádiz en el primero y á Cartagena en el segundo, estaría en sus manos todo el comercio de los países de Levante que pasa por sus costas, y hasta el que fuese por el Cabo de Buena Esperanza no pasaría lejos de ellas; pero Gibraltar, no sólo le ha quitado el dominio del Estrecho, sino que ha puesto un obstáculo para la fácil unión de las dos Divisiones de su flota.

Respecto á Italia, si miramos solamente su situación geográfica y prescindimos de las otras circunstancias que afectan hoy en día á su Poder Naval, parece estar muy bien situada para ejercer una influencia decisiva sobre la derrota comercial de Levante y la del Canal de Suez, pero aunque ésto en parte sea cierto, lo sería mucho más si Italia poseyese todas las islas que son, naturalmente, italianas, pero con Malta en manos de Inglaterra y Córcega en las de Francia, se neutralizan muchas de las ventajas inherentes á su situación geográfica. Por afinidades de raza y situación, estas dos islas son objeto de tan legítimo deseo para Italia, como Gibraltar lo es para España. Si el Adriático fuese una gran vía comercial, ejercería Italia, por su situación, una influencia aun mayor. Por todos estos defectos de su situación geográfica actual, así como por otras causas que dificultan el completo y seguro desarrollo de su Poder Naval, es más que dudoso que Italia pueda formar mucho tiempo en primera línea como Potencia marítima.

Como el objeto que perseguimos no es divagar indefinidamente, sino tratar de demostrar con ejemplos la influencia tan vital que en la historia marítima de una Nación puede ejercer su situación geográfica, no continuaremos por ahora analizando cada caso aislado, con tanto mayor motivo cuan-

to que en el curso de la Historia veremos á cada paso nuevos ejemplos de su importancia. Creemos, sin embargo, oportuno hacer aquí dos observaciones.

Las circunstancias han hecho desempeñar al Mediterráneo, en la historia del mundo, tanto bajo el punto de vista comercial como militar, un papel más importante que el de ninguna otra porción de mar de igual tamaño. Todas las Naciones han intentado sucesivamente dominarlo y la disputa continúa aún en la actualidad. Por esta causa, el estudio de las condiciones que han servido y sirven ahora de base á la preponderancia sobre sus aguas y la consideración de la importancia militar, relativa, de los diferentes puntos de sus costas, será más instructiva en él que si se empleara la misma cantidad de trabajo en otro terreno cualquiera. Tiene, además, actualmente una analogía muy marcada por muchos conceptos, con el Mar Caribe, analogía que aumentará todavía más si por fin llegara alguna vez á abrirse el Canal de Panamá. Así, pues, el estudio de las condiciones estratégicas del Mediterráneo, que tantos hechos ha presenciado en sus aguas, será un excelente preludio para un estudio similar del Mar Caribe, que tan poca historia tiene relativamente.

La segunda observación estriba en la situación geográfica de los Estados Unidos respecto á un Canal que atraviese la América Central. Si llegara á abrirse alguno, cumpliéndose las esperanzas de los constructores, el Mar Caribe cambiaría completamente de aspecto, convirtiéndose de punto final de viaje—como lo es ahora—y sitio exclusivo de tráfico local, ó á lo sumo de trasbordo para una travesía imperfecta y discontínua, en una de las grandes vías comerciales del mundo, á lo largo de la cual habría un gran movimiento comercial, que traería cerca de nuestras costas los intereses de las otras grandes Naciones europeas. Con esto presenciarían nuestras costas espectáculos y movimiento nunca visto con anterioridad, y ya no nos sería tan fácil como antiguamente

permanecer separados de las complicaciones internacionales. La situación de los Estados Unidos, con relación á esta ruta, sería análoga á la de Inglaterra respecto al Canal de la Mancha y análoga también á la que ocupan las Naciones mediterráneas con relación al Canal de Suez.

Como la influencia y dominio sobre ella depende de la situación geográfica, es evidente que el centro del poderío nacional ó sea la base permanente [1], está mucho más cerca que las de las otras grandes Naciones. Las posiciones que en la actualidad tienen dichas Naciones ó las que puedan tener más tarde, ya sea en islas ó en el continente, por fuertes que sean, no pasan de ser avanzadas de su poder, mientras que en todos los elementos primeros que constituyen la esencia de la fuerza militar, no hay Nación superior á los Estados Unidos. Es débil, sin embargo, por su falta palpable de preparación para la guerra; y su proximidad geográfica al sitio de la lucha, pierde algo de su valor por el carácter peculiar de la costa del Golfo de Méjico, tan deficiente en puertos que reunan seguridad apetecible contra los ataques de un enemigo y facilidades precisas para la reparación de los buques de guerra de primera clase, sin los cuales ninguna Nación puede pretender tener dominio sobre porción alguna del mar.

En el caso de una lucha por la supremacía del Mar Caribe, parece evidente que, dada la profundidad del paso Sur del Misisipí, la proximidad de Nueva Orleans y las ventajas de la cuenca de dicho río para el trasporte fluvial, el principal esfuerzo del país se ejercería en esta cuenca, y en ella habría de constituirse, seguramente, la base de las operaciones. Sin embargo, la defensa natural que presenta la entrada del Misisipí no deja de tener sus dificultades peculiares, pero los dos únicos puertos rivales, á saber, Cayo Hueso y Pensacola, tienen poca profundidad de agua para este objeto

(1) Se entiende por base de operaciones permanente, un país «desde donde vienen todos los recursos, donde están unidas todas las grandes líneas de comunicación por mar y tierra, y donde están los Arsenales y puntos fortificados».

y poseen una situación mucho más desventajosa en lo referente á recursos propios.

Para aprovechar de manera completa el beneficio que da la superioridad en la situación geográfica, es necesario dominar estas deficiencias. Además, como la distancia que los separa del istmo, aunque relativamente pequeña, es aun considerable, los Estados Unidos deberían obtener en el Mar Caribe estaciones adecuadas para servir de bases de operaciones accidentales ó secundarias, las cuales, por sus ventajas naturales, susceptibilidad de defensa y proximidad al paso estratégico central ya referido, facilitarían que sus Escuadras permaneciesen tan cerca del teatro de la guerra como cualquier otro enemigo. Protegiendo suficientemente la entrada y salida por el Misisipí, con esos puertos avanzados en sus manos y manteniendo aseguradas las comunicaciones mutuas entre ellos y el continente; ó en una palabra, con una preparación militar adecuada, para lo cual se tienen todos los medios necesarios, obtendrían los Estados Unidos en este sitio, con matemática certeza, la preponderancia que le confieren su situación geográfica y poderío.

II. *Configuración física.*—La fisonomía característica de la costa del Golfo de Méjico, citada ha poco, es un ejemplo palpable de la importancia que reviste la configuración física de un país, y por eso la hemos colocado en segundo lugar al enumerar los factores influyentes en el Poder Naval.

La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia de todo pueblo á comunicarse por ella con el resto del mundo. Tal es, pues, el caso con la mar. Si supusiéramos existiese un país con mucha costa, pero sin ningún puerto, dicho país no podría tener comercio marítimo propio ni flota alguna mercante ó militar. Así sucedió, prácticamente, á Bélgica cuando era provincia española y austriaca. Los holandeses, en 1648, después de una guerra que les fué fa-

vorable, impusieron como condición de paz que había de quedar cerrado el Escalda al comercio marítimo, lo cual llevó consigo la inutilización del puerto de Amberes y el consiguiente traslado del comercio marítimo de Bélgica á Holanda. Con esta medida, cesaron desde entonces de ser Potencia marítima los Países Bajos españoles.

Los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza, y con doble motivo si están en la desembocadura de ríos navegables á los cuales afluye el comercio interior de un país; en tiempo de guerra son, en cambio, origen de debilidad por la misma facilidad de su acceso, si no están debidamente defendidos. En 1667, los holandeses remontaron el Támesis con poquísima dificultad, quemando gran parte de la flota de guerra inglesa á la misma vista de Londres, y en cambio pocos años después, las Escuadras combinadas de Inglaterra y Francia intentaron un desembarco en Holanda, no pudiendo conseguir su objeto tanto por las dificultades que ofrecía la costa como por el valor desplegado por la Escuadra holandesa. En 1778 hubieran perdido los ingleses el puerto de Nueva York y con él el dominio absoluto del río Hudson,—pues fueron sorprendidos desventajosamente—si no hubiera sido por la irresolución del Almirante francés. Con el dominio de aquel río, se habría restablecido una comunicación segura y breve entre Nueva Inglaterra, Nueva York, Nueva Jersey y Pensilvania, y este golpe tan inmediato al desastre sufrido por Burgoyne el año anterior, habría hecho que los ingleses hubieran concertado antes la paz.

El Misisipí es una poderosa fuente de riqueza y de fuerza para los Estados Unidos, pero las débiles defensas de su boca y los numerosos afluentes que penetran en el país, lo convirtieron en origen de debilidad y de desastres para la Confederación del Sur. Por último, en 1814, la ocupación de la bahía de Chesapeake y la destrucción de Washington, dió una notable lección acerca de los peligros que pueden

venir por las mejores vías acuáticas si no están sus cercanías convenientemente defendidas. Lección es ésta bastante reciente para que deje de recordarse con facilidad; pero á juzgar por el aspecto presente de las defensas del litoral, aun parece haberse olvidado más fácilmente. Y no se diga que las circunstancias han cambiado, porque si bien es cierto que los detalles de la ofensa y defensa han sufrido modificaciones, ahora, como antes, la esencia de las cosas permanece siempre invariable.

Durante las grandes guerras napoleónicas, no tenía Francia puerto alguno capaz para navíos, al Este de Brest, con gran ventaja para Inglaterra que poseía en la misma extensión de costa dos grandes Arsenales, en Plymouth y Postsmouth, además de otros puertos de refugio y aprovisionamiento. Este defecto de configuración se ha remediado posteriormente con las obras verificadas en Cherburgo.

Además del contorno de la costa, en lo que se incluye el acceso fácil al mar, hay otras circunstancias físicas que impulsan ó desvían á los pueblos de él. Aunque Francia fuese en tiempos deficiente, según queda dicho, en puertos militares del Canal de la Mancha, los que allí poseía eran excelentes, y lo mismo le sucedía con los del Atlántico y Mediterráneo, algunos de los cuales estaban situados en la desembocadura de grandes ríos que alimentaban el tráfico interior y todos permanecían favorablemente colocados para el del exterior; pero cuando Richelieu terminó la guerra civil, los franceses no se lanzaron á la mar con el ahinco y éxito de los ingleses y holandeses, siendo, probablemente, la principal razón de ésto, la configuración física, que ha hecho de Francia un país delicioso de muy buen clima, y que produce más de lo que sus habitantes necesitan. En cambio Inglaterra debe poco á la Naturaleza, y hasta que adquirió desarrollo su industria, tuvo poco que exportar. Su incansable actividad, estimulada por sus muchas necesidades, unida á otras circunstancias que favorecieron sus empresas marítimas, im-

pulsó á sus habitantes á salir de su Patria, hallando en el exterior comarcas más agradables y ricas que la propia, y de este modo, sus necesidades y carácter les hizo mercaderes y colonizadores, más tarde industriales y productores, y como entre éstos y las colonias tiene que existir el inevitable lazo de unión, que es la flota mercante, así creció y se desarrolló su Poder Naval, como es consiguiente. Pero si Inglaterra fué impulsada hacia el mar, Holanda se vió arrojada á él; sin la mar, Inglaterra hubiera decaído, pero Holanda habría muerto. En el apogeo de su grandeza, cuando era Holanda uno de los principales factores de la política europea, calculaba un competente escritor holandés que el suelo de su Patria no podía sostener más que la octava parte de sus habitantes. Las industrias de este país eran entonces numerosas é importantes, pero se habían desarrollado mucho más tarde que sus intereses marítimos.

La pobreza del suelo y la naturaleza peligrosa de sus costas, condujo á los holandeses en un principio á la industria de la pesca. Más tarde, el descubrimiento hecho para salarla les proporcionó material de exportación, así como consumo para el interior, echando con ello los cimientos de su riqueza, y convirtiéndolos en comerciantes, á tiempo que empezaban á decaer las Repúblicas italianas, bajo la presión del poderío turco y el descubrimiento del paso por el Cabo de Buena Esperanza, por cuya causa heredaron el gran comercio que tenía Italia con Levante. Por último, favorecidos por su situación geográfica entre el Báltico y Francia, y entre el Mediterráneo y la desembocadura de los ríos alemanes, absorbieron rápidamente casi todo el tráfico de Europa. Así, pues, el trigo y los materiales de construcción naval que salían de las costas del Báltico, el comercio de España con el Nuevo Mundo, los vinos de Francia y el comercio de cabotage francés, todo se trasportaba, hace poco más de doscientos años, por la flota comercial holandesa. Hasta mucha parte del comercio inglés se hacía con barcos de dicha nacionalidad.

No puede pretenderse que toda esta prosperidad fuera debida exclusivamente á pobreza de los recursos naturales de Holanda, pero sí es verdad, que por la condición necesitada de su pueblo, se vieron lanzados al mar, y en virtud de la supremacía numérica que llegó á alcanzar su flota mercante, y en general, sus intereses marítimos, se encontró en condiciones de aprovechar la repentina expansión del comercio y el desarrollo del espíritu de exploración que siguieron al descubrimiento de América y al del paso del Cabo de Buena Esperanza. Concurrieron también á este resultado otra porción de causas, pero su prosperidad dependió en absoluto del Poder Naval, el cual debió su origen á la pobreza de su suelo.

Los alimentos, ropas, primeras materias para sus industrias y hasta la madera y cáñamo empleados en la construcción y aparejo de sus barcos (y entonces construían casi tantos como toda Europa reunida), se importaban del extranjero; y á los dieciocho meses de haber estallado la desastrosa guerra contra Inglaterra en los años 1653 y 1654, y de verse interrumpidos sus negocios marítimos, dice un historiador que «las fuentes de riqueza, tales como las pes»querías y el comercio, que constituían los ingresos y habían »mantenido siempre el tesoro del Estado, estaban casi agota»das, los talleres cerrados y el trabajo suspendido. El Zui»derzee era un bosque de palos de barcos, el país se veía lle»no de mendigos, la yerba crecía en las calles y en Amster»dam había mil quinientas casas desalquiladas.» Una paz humillante fué lo único que pudo salvarlos de la ruína.

Tan triste resultado muestra palpablemente la debilidad de un país que depende exclusivamente de recursos externos, con relación al papel que desempeña en el mundo habitado. Si hiciéramos un análisis del asunto (que habría de ser largo á causa de las diferencias que existen, de las que no es preciso hablar aquí), veríamos que la situación de Holanda tenía entonces grandes puntos de semejanza con la que

actualmente ocupa Inglaterra y tienen mucha razón—aunque al parecer se les haga en su Patria poco honor—aquellos que advierten y aconsejan que la continuidad de la prosperidad nacional interior depende en primer término del mantenimiento de su poderío al exterior. Puede desagradar á los hombres la carencia de ciertos privilegios políticos, pero mucho peor es que llegue á faltarles el pan.

Mucho más interesante es para los americanos observar que la influencia ejercida sobre el poderío naval de Francia, por la extensión, bondad y riqueza de su suelo ha sido la misma que en los Estados Unidos. En un principio, cogieron sus antepasados una estrecha faja de terreno á lo largo de la costa, fértil en algunos sitios, aunque poco cultivada, abundante en puertos y con ricas pesquerías. Esta configuración física, combinada con una innata afición al mar, producto de la sangre inglesa que circula todavía por sus venas, sostiene vivas todas las inclinaciones y propósitos que constituyen el verdadero fundamento del Poder Naval. Casi todas las colonias tuvieron su origen en una costa ó en las márgenes de algunos de los grandes ríos; tanto la exportación como la importación se hacían por la costa, por cuyo motivo se apreciaba en todo su valor la importancia que tenían los intereses marítimos y el papel que desempeñaban en el bienestar general. Además del interés que despertaba el bien público, había un motivo que ejercía una influencia más directa y era la abundancia de materiales de construcción naval, lo que, unido á la escasez relativa de empresas, hacía que los barcos dieran un rendimiento considerable.

Todo el mundo sabe lo mucho que han cambiado las cosas desde entonces. Hoy ya no está el centro del poderío en la costa; libros y periódicos se disputan la descripción del maravilloso progreso que se realiza y de las riquezas que quedan aun por explotar en el interior. Los capitales encuentran allí su mejor empleo y el trabajo ancho campo para desarrollarse. No se hace caso de las fronteras, las cuales son polí-

ticamente débiles, como sucede en la actualidad con las costas del Golfo de Méjico y del Pacífico y con las del Atlántico, relativamente, en lo que toca á la cuenca del Misisipí. Cuando llegue el día en que vuelvan á dar rendimiento los barcos y se vea que no sólo son débiles las tres fronteras marítimas, bajo el punto de vista militar, sino muy pobres por falta de flota mercante nacional, quizá entonces sus esfuerzos reunidos determinen otra vez las bases de nuestro Poder Naval. Hasta entonces, los que conocen los obstáculos con que tropezó Francia en su camino por falta de Poder Naval, serán los que podrán lamentar que su país, por igual exceso de riqueza patria, incurra en el mismo descuido respecto á este gran elemento de potencia y vitalidad.

Entre los ejemplos de la influencia que ejerce la configuración física, podemos citar á Italia, que es una península larga, con una cordillera central que la divide en dos fajas estrechas á lo largo de las cuales van necesariamente los caminos que unen sus diferentes puertos.

De aquí resulta que no es posible asegurar las comunicaciones por completo si no se tiene absoluto dominio del mar, por no ser posible saber el sitio que elegirá para el ataque el enemigo que pueda venir de más allá del horizonte visible; pero sin embargo, si se dispone de una fuerza naval suficiente, colocada en sitio central, habrá grandes probabilidades de poder atacar á la Escuadra enemiga—que en este caso será á la vez, base y línea de comunicaciones de la Potencia hostil—antes de que haya podido hacer daños de importancia. La península de la Florida, que también es larga y estrecha, con Cayo Hueso en su extremidad, presenta á primera vista algunas analogías con Italia, á pesar de ser llana y poco poblada; pero el parecido es superficial, y sólo en el caso de que el principal teatro de la guerra radicase en el Golfo de Méjico, es cuando tal vez podrían tratar de dificultarse las comunicaciones por tierra con el extremo de la península ó ser objeto de algún ataque.

Cuando la mar no sólo bordea ó rodea á un país sino que lo divide en dos ó más partes, entonces el dominio del mar no sólo es importante, sino vitalmente necesario. Un país que tenga esta configuración, necesita disponer de un fuerte poderío naval, si no quiere verse reducido á la impotencia. Italia se halla en la actualidad en este caso, con sus islas de Cerdeña y Sicilia; y por eso se la ha visto hacer tan grandes é inteligentes esfuerzos para crear una Marina militar á pesar de la débil situación financiera que tenía poco después de fundarse y que sigue aún teniendo en la actualidad. Hasta se ha dicho que sería más conveniente para Italia tener la base de operaciones en sus islas y no en la Península, caso de luchar con un enemigo de Poder Naval inferior; porque, lo inseguro de las líneas de comunicación en la Península harían muy crítica la situación de un Ejército invasor, rodeado por un pueblo hostil y amenazado desde el mar.

El mar de Irlanda, que separa las Islas Británicas, más bien es un canal que una división efectiva, pero la Historia ha mostrado el peligro que encierra para el Reino Unido; pues cuando la Marina militar francesa, en tiempo de Luis XIV, era casi tan grande como la inglesa y holandesa reunidas, las mayores complicaciones habidas, fueron en Irlanda, la cual pasó casi por completo á poder de sus naturales y de los franceses. Debe, sin embargo, advertirse que el mar de Irlanda no prestó á los franceses gran ventaja directa, pues la que obtuvieron provino más bien del peligro que para los ingleses significaba ese punto débil de sus comunicaciones. Los franceses jamás aventuraron sus navíos en el Canal, dirigiéndose todas las expediciones á desembarcar en los puertos del Sur y del Oeste. En el momento supremo se envió la gran flota francesa á la costa Sur de Inglaterra, donde derrotó, de un modo decisivo, á los aliados y simultáneamente se enviaron veinticinco fragatas al Canal de San Jorge para cortar las comunicaciones inglesas. El Ejército inglés de Irlanda se vió entonces en gran riesgo, rodeado como estaba

por un pueblo hostil, pero al fin se salvó con la batalla de Boyne y la huída de Jacobo II. El movimiento citado, contra las comunicaciones del enemigo, es estrictamente estratégico y sería tan peligroso para Inglaterra en la actualidad, como lo fué en 1690.

En el curso del mismo siglo proporcionó España igual enseñanza respecto á la debilidad originada por una separación análoga, cuando las partes no están unidas por un fuerte Poder Naval. Esta Nación conservaba como resto de su grandeza pasada, los Países Bajos (hoy Bélgica), Sicilia y otras posesiones italianas, más las vastas colonias del Nuevo Mundo; pero tan bajo había caído el Poder Naval español, que un escritor holandés de aquellos tiempos, muy sensato y bien informado, no exageraba al decir que «todo el tráfico que había por las costas de España se hacía con unos cuantos buques holandeses, y que desde la paz de 1648, eran tan escasos sus buques y marineros, que habían empezado ya á fletar públicamente nuestros barcos para ir á las Indias, de donde tenían antes, tanto cuidado en expulsar á los extranjeros.....» «Es evidente—continúa—que siendo como son las Indias Occidentales el estómago de España (pues casi todos sus ingresos vienen de allí) deberían estar unidas al continente español, que es la cabeza, por una fuerza marítima; y siendo Nápoles y Holanda, como dos brazos, no pueden prestar fuerzas á España ni recibir nada de ésta, á no ser por medio de una flota mercante, misión que pueden llenar nuestros buques con facilidad en tiempo de paz, impidiéndola cuando haya guerra.» Medio siglo antes, Sully, el gran Ministro de Enrique IV, había definido á España diciendo que era como «uno de esos Estados cuyos brazos y piernas son fuertes y poderosos, pero cuyo corazón es extraordinariamente débil y enfermizo.» Desde entonces acá la Marina española no sólo sufrió desastres sino aniquilación, habiendo tenido que soportar grandes humillaciones que á veces fueron verdaderas degradaciones. La conse-

cuencia inmediata fué la destrucción de la flota y con ella la muerte de la industria. El Gobierno, en vez de sacar sus recursos de extenso comercio é industria próspera, que hubieran podido sobrevivir á muchos reveses de fortuna, dependía tan sólo de una escasa corriente de plata que llegaba de modo intermitente por medio de unos cuantos buques venidos de América; corriente, interrumpida con frecuencia y facilidad por los cruceros enemigos. Más de una vez se han paralizado sus movimientos durante un año á causa de la pérdida de media docena de galeones.

Durante la guerra de Flandes, á causa del dominio que los holandeses ejercieron constantemente en el mar, España se vió obligada á enviar sus tropas por camino tan costoso y largo como es el terrestre, en lugar de mandarlas por mar; y las mismas causas que la reducían á estrecheces tales en lo necesario para la vida, hacían que por convenio mútuo que parece hoy muy extraño dadas las ideas modernas, los buques holandeses fueran los que le trajeran cuanto necesitaba, con lo que de este modo los holandeses venían á mantener á los enemigos de su país, recibiendo, en cambio, dinero, que tenía buena acogida en la Bolsa de Amsterdam.

En América, los españoles se defendían como mejor podían, refugiándose tras construcciones hechas de mampostería, sin recibir apoyo de su Nación; mientras que en el Mediterráneo no recibían daño ni vejaciones, principalmente por la indiferencia de los holandeses, pues los franceses é ingleses no habían empezado todavía á luchar, por obtener allí la supremacía. En el curso de esta historia se verá que los Países Bajos, Nápoles, Sicilia, Menorca, La Habana, Manila y Jamaica fueron arrancados en diferentes épocas á este Imperio sin Marina. En resumen, que si bien la impotencia marítima de España puede haber sido al principio un síntoma de su decadencia general, fué después un señalado factor de los que la precipitaron en el abismo del que aun no ha salido por completo.

Los Estados Unidos no tienen, á excepción de Alaska, posesiones extremas, ni un pie de terreno que no sea accesible por tierra. Su contorno es tal que presenta pocos puntos débiles en razón á ser muy escasos los que hay excesivamente salientes ó avanzados y todos los importantes de las fronteras pueden alcanzarse con facilidad: con baratura por agua, y con rapidez por ferrocarril. La frontera más débil, que es la del Pacífico, está muy alejada de los enemigos posibles más poderosos.

Los recursos internos son ilimitados en relación con sus necesidades presentes; podemos vivir indefinidamente con nuestros recursos propios «en nuestro rinconcito», como le decía un Oficial francés al autor. Sin embargo, podría suceder que este rinconcito se viese invadido por la nueva vía comercial á través del Istmo, y entonces los Estados Unidos podrían tener el rudo despertar, propio de aquellos que abandonan la parte que les corresponde en la propiedad común de todos los pueblos, ó sea en el mar.

III. *Extensión territorial.*—La última circunstancia que influye en el desarrollo de una Nación como Potencia marítima, y que depende del país en sí y no de los habitantes que lo pueblan, es la extensión territorial. Ésta la expondremos en pocas palabras, relativamente.

No consideraremos al estudiar su influencia sobre el desarrollo del Poder Naval, el área que cada país pueda tener sino la extensión de su costa y el carácter de sus puertos. En iguales condiciones geográficas y físicas, la extensión de costa es un elemento que puede ser de fuerza ó debilidad según que sea grande ó pequeño el número de sus habitantes. Los países pueden compararse bajo este punto de vista á las fortalezas en las que la guarnición necesita ser proporcionada á la *enceinte*. Ejemplo familiar y reciente de lo que decimos es la guerra de Secesión americana. Si la población Sudista hubiera sido tan numerosa como fué guerrera y hu-

biese tenido una Marina militar proporcionada á sus demás recursos como Potencia naval, habrían sido grandes elementos de fuerza la considerable extensión de sus costas y sus numerosos puertos y abras. El pueblo de los Estados Unidos y su Gobierno de aquellos días se enorgullecían con justicia de la efectividad del bloqueo tenido sobre la extensión total de la costa del Sur. Fué un gran hecho, verdaderamente notable, pero hubiera sido imposible si los Sudistas hubieran sido más numerosos y hubieran tenido espíritu marinero. Lo que se demostró con ésto no fué la manera de mantener un bloqueo, como se ha dicho, sino la posibilidad de efectuarlo cuando se trate de un pueblo que no sólo carezca de hábito de mar sino que además sea poco numeroso. Los que consideren la forma en que se hizo el bloqueo y la clase de buques que lo ejecutaron durante la mayor parte de la guerra, verán bien que el plan, aunque bueno en aquellas circunstancias, no hubiera podido sostenerse en forma alguna contra una verdadera Marina.

Desparramados y faltos de apoyo se mantenían en sus puestos los buques de los Estados Unidos, permaneciendo á lo largo de la costa, unas veces aislados y otras en pequeños destacamentos, frente á una extensa red de comunicaciones acuáticas interiores, que favorecían la concentración secreta de las fuerzas enemigas. Detrás de la primera línea de comunicaciones acuáticas, existían grandes canales, y esparcidos aquí y allá, había fuertes importantes en los que hallaban siempre refugio y protección los buques enemigos, pudiendo de este modo eludir persecuciones. Si los Sudistas hubieran tenido una Marina militar capaz de aprovecharse de tales ventajas ó de la diseminación en que estaban los buques de los Estados Unidos, no hubieran podido éstos mantener la distribución que tenían de aquéllos y se hubieran visto obligados á concentrarlos para buscar apoyo mútuo, con lo que habrían quedado muchos sitios accesibles al comercio. Pero así como la costa del Sur, por su extensión y numero-

sos, pudo ser motivo de fuerza, por estas mismas causas fué origen de abundantes daños.

El notable hecho de la apertura del Misisipí no es sino el ejemplo más palpable de lo que constantemente estuvo sucediendo en todo el Sur. Por cada brecha existente en la frontera marítima, penetraban los buques de guerra, y las vías que habían aprovechado los Estados separatistas para sostener su comercio y riqueza, se volvieron contra ellos, permitiendo á sus enemigos el acceso hasta el corazón mismo del país. La inseguridad, desmayo y paralización, prevalecieron entonces en regiones que, con condiciones más favorables, hubieran podido sostener la guerra más aniquiladora. Nunca desempeñó el Poder Naval un papel tan importante y decisivo como el que jugó en la lucha que fué causa de que se modificase el curso de la historia del mundo, creando en el continente norteamericano una gran Nación en lugar de varios Estados rivales.

Bien está que se sienta orgullo por la legítima gloria ganada en aquellos días y que se reconozca la grandeza de los resultados debidos á la preponderancia naval, pero los americanos que conozcan los hechos, no deben dejar de recordar á aquellos de sus conciudadanos, que son más que confiados, que el Sur no sólo carecía de Marina y de espíritu marinero, sino también de población proporcionada á la extensión de costa que tenía que defender.

IV. *Número de habitantes.*—Después de ver la influencia que ejercen sobre el Poder Naval las características naturales de un país, vamos ahora á estudiar las que se siguen de las cualidades particulares de sus habitantes y entre éstas tomaremos en primer lugar las que se derivan del número, á causa de la relación que tienen con la extensión territorial, que acabamos de ver.

Así como al tratar de ésta hemos dicho que para nuestro objeto tenía más importancia la longitud total de la costa y

sus características, que el área del país, asimismo, en lo que á la población se refiere, es mucho más interesante que el total, tener en cuenta la parte proporcional que se dedica á profesiones marítimas ó que, al menos, puedan adiestrarse en poco tiempo lo suficiente para servir á bordo y manejar el material naval.

Por ejemplo, antes de las grandes guerras que sucedieron á la Revolución francesa y hasta su terminación, la población de Francia era mucho mayor que la de Inglaterra, pero en todo lo referente al Poder Naval en general, tanto en eficiencia militar como en el comercio pacífico, era la primera muy inferior á la segunda. Este hecho es aun más notable en lo que al poder militar atañe, porque á veces, Francia, al romperse las hostilidades, estaba mucho mejor preparada que Inglaterra, pero después se veía incapacitada de sostener su superioridad. Así, en 1778, cuando estalló la guerra, Francia pudo por medio de su inscripción marítima, tripular en seguida cincuenta navíos, mientras que Inglaterra, á causa de la dispersión por todo el globo de una verdadera Marina, sobre la que descansaba tan firmemente su poderío marítimo, tuvo muchas dificultades para poder tripular cuarenta, en las costas patrias; pero en 1872 tenía, en cambio, navegando ó listos para navegar, ciento veinte, mientras que Francia jamás pudo tener más de setenta y uno.

Cuando más tarde, en 1840, estuvieron de nuevo ambas naciones á punto de tener guerra en Levante, un excelente Oficial francés de aquella época, al alabar el alto grado de eficiencia de la Escuadra francesa, las eminentes cualidades de su Almirante, y manifestar la confianza que podría tenerse en el resultado de un encuentro con enemigo igual, decía lo siguiente: «Detrás de la Escuadra de veintiun navíos que pudimos entonces reunir, no había reserva alguna, ni hubiéramos podido alistar un solo barco más antes de seis meses»; y no se debía esto á la falta de barcos y de pertrechos, aunque ambos escaseaban, sino á la falta de dotaciones. «Nues-

tra inscripción marítima—continúa él—estaba tan exhausta con lo que habíamos hecho (al tripular veintiun navíos), que el alistamiento permanente establecido en todas partes no bastaba para relevar la gente que llevaba ya cruzando por la mar, más de tres años».

Este contraste muestra la diferencia entre el poder permanente y la fuerza de reserva, diferencia que es aun mayor de lo que parece á primera vista, pues una gran Marina mercante no sólo da necesariamente ocupación á la gente que tripula los barcos, sino también á un gran número de personas que trabajan en los múltiples oficios cuyo objeto es facilitar la construcción y carenas del material naval, siguiendo profesiones que están más ó menos relacionadas con el mar y con las embarcaciones de todas las especies. Estos oficios relacionados con el mar proporcionan, desde el principio, indudable aptitud para el mismo.

Se refiere de uno de los marinos ingleses más notables, Sir Edward Pellew, una curiosa anécdota sobre este asunto. Cuando estalló la guerra de 1793, se tropezó con la consiguiente escasez de marinería. Ansioso de hacerse á la mar y no pudiendo completar su dotación más que con gente de tierra adentro, encargó á sus Oficiales que buscaran mineros de Cornwall, fundándose en que las condiciones y peligros de su oficio, que conocía él muy bien, los haría capaces de ponerse en poco tiempo al corriente de las necesidades inherentes á la vida de mar. El resultado probó su sagacidad, porque no sólo evitó así un retraso que de otro modo hubiera sido inevitable, sino que tuvo la suerte de capturar la primera fragata que se apresó en la guerra en combate aislado; y lo instructivo del caso es que, á pesar de no llevar su gente más que unas cuantas semanas en la mar, llevando su enemigo más de un año, las bajas, numerosas en ambos combatientes, fueron casi iguales.

Puede objetarse que esa fuerza de reserva ha perdido en la actualidad casi toda la importancia que tuvo antiguamen-

te por el tiempo que se tarda en la construcción de las armas y buques modernos y porque las Naciones procuran en la actualidad desarrollar, al romperse las hostilidades, el poderío total de su fuerza armada con rapidez tal, que pueda asestarse un golpe decisivo al contrario, antes de que éste tenga tiempo para verificar un esfuerzo parecido y haga entrar en juego la resistencia total de la Nación. El golpe lo recibirá la flota militar organizada, y si esta parte del edificio nacional—por decirlo así—cede, de nada servirá la solidez que pueda tener el resto de la estructura.

Esto, hasta cierto punto, ha sido siempre una verdad, si bien no en tan alto grado como ahora. Suponiendo un encuentro entre dos Escuadras que representen la fuerza total de que pueden disponer, en aquel momento, dos Naciones determinadas y que una de ellas quede destruída mientras la otra subsista útil para batirse, habrá para la Nación vencida muchas menos esperanzas ahora que antes, de poder habilitar su flota para utilizarla en la misma guerra, y el resultado será más ó menos desastroso, según que la Nación vencida dependa más ó menos de su Poder Naval.

Trafalgar hubiera sido para Inglaterra golpe mucho más fatal que lo fué para Francia si la Escuadra inglesa hubiera representado allí la mayor parte del poder de su Nación como representaba la flota aliada. En este caso habría sido Trafalgar para Inglaterra lo que fué Austerlitz para Austria y Jena para Prusia y se habría vencido por completo un Imperio por la destrucción ó desorganización de sus fuerzas, lo que, según se dice, era el objetivo favorito de Napoleón.

Pero ¿justifica el recuerdo de tan excepcionales desastres del pasado el menosprecio de esta fuerza de reserva, que descansa en el número de habitantes aptos para cierto género de vida militar, de que aquí nos ocupamos? Los combates mencionados se llevaron á cabo por hombres de excepcional capacidad, á la cabeza de Ejércitos muy bien instruídos, con gran *espíritu de cuerpo* y prestigio y fueron, además, inflin-

gidos á un enemigo más ó menos desmoralizado por anteriores derrotas, el cual estaba convencido de su inferioridad y de que había de ser vencido. Austerlitz fué poco después de Ulm, donde treinta mil austriacos rindieron sus armas sin combatir, y la historia de los años anteriores había sido una larga serie de reveses para los austriacos y de victorias para los franceses. Trafalgar tuvo lugar inmediatamente después, de un crucero, llamado con mucha propiedad campaña, en la que hubo casi constantes fracasos; y aunque algo más lejanos, todavía estaban muy recientes en la Escuadra aliada los recuerdos de San Vicente para los españoles y de Aboukir para los franceses. Si se exceptúa el caso de Jena, estas dos derrotas tan decisivas no fueron desastres aislados sino golpes finales; y en la campaña de Jena hubo tal disparidad numérica, de equipo y de preparación general para la guerra, que hace que sea menos aplicable su consideración para el estudio del resultado que se puede obtener por medio de una simple victoria.

Inglaterra es en la actualidad la Nación más marítima del mundo; con el hierro y el vapor ha sabido conservar la superioridad que tuvo en los tiempos de la vela y de las construcciones de madera. Francia y ella son las dos Potencias que tienen mayor Marina militar, y es tan dudoso cuál de las dos es más poderosa, que pueden considerarse, prácticamente, como de igual fuerza en lo relativo á material disponible para una guerra marítima [1]. Si ocurriese una guerra, ¿puede suponerse que habría una diferencia tan grande en el personal ó en la preparación, que hiciera probable que resultase una desigualdad decisiva por un solo combate ó campaña? Si no sucede ésto, serán útiles las fuerzas de las diferentes reservas, primero la organizada y después la de la gente marítima, oficios mecánicos y la de la riqueza. No se

(1) Téngase presente que cuando esto se escribía era muy diferente la situación relativa de ambas Naciones, respecto á material de buques de guerra, de lo que es en la actualidad.—*(N. de los T.)*

tiene bastante en cuenta que la supremacía de Inglaterra en las artes mecánicas, le proporciona una reserva de obreros que pueden con facilidad familiarizarse con los aparatos de los modernos acorazados y que cuando las cargas de la guerra pesen sobre su comercio é industria, buscarán colocación en la Marina militar los marineros y obreros mecánicos que resulten, por esta causa, desocupados.

La cuestión de si tiene ó no valor relativo una reserva organizada puede resumirse en la pregunta siguiente: ¿Han hecho probable las circunstancias de una guerra moderna, que de dos adversarios de la misma fuerza próximamente, quede uno tan abatido, después de una sola campaña, que con ella sola se obtenga un resultado decisivo?

Las guerras marítimas hasta ahora no han dicho nada sobre el asunto. Los éxitos tan decisivos de Prusia contra Austria y de Alemania contra Francia, más bien parecen debidos á una diferencia muy grande entre las fuerzas de los beligerantes, originada por causas naturales ó por incompetencia oficial. ¿Cuánto no hubiera influído un retraso como el de Plevna en el resultado de la guerra, si hubiera tenido Turquía potencialidad nacional para contar con una reserva de que echar mano?

Si el tiempo es en la guerra factor importantísimo, como se cree generalmente, convendría que lo tuvieran en cuenta las Naciones cuyo carácter es esencialmente antimilitar y cuyos habitantes, cual sucede á todo pueblo libre, excusan pagar grandes gastos militares con el pretexto de que son bastante fuertes para dar tiempo á que se adquiera la capacidad y espíritu necesarios para llevar debidamente la guerra. Si las fuerzas permanentes de mar ó tierra son bastante fuertes para sostenerse, aunque sea desventajosamente, puede tener confianza el país en que sus recursos naturales y el poderío que tenga entrarán en juego, ya consistan en número de habitantes, riqueza ó elementos de cualquier clase. Si por el contrario (y sea cualquiera la fuerza de que dis-

ponga), se le derrota rápidamente de un modo decisivo, no le salvarán de la humillación los elementos más excelentes de su poderío natural, y ni aun siquiera podrá tomar el desquite hasta mucho tiempo después, si el enemigo es lo bastante sagaz para tomar sus garantías y sabe evitarlo. Constantemente se está viendo repetir en la guerra la frase de «si pueden sostenerse un poco más, se podrá salvar esto ó se podrá hacer lo otro», de la misma manera que se dice en una enfermedad «si resiste el enfermo esta crisis, vencerá su naturaleza y se salvará».

Inglaterra es hasta cierto punto uno de los países que están en el caso citado más arriba. Holanda lo fué, no quiso gastar lo debido, y si escapó, fué dejando la piel en las garras de su adversario. Uno de sus grandes estadistas, De Witt, escribía: «Nunca se dictan disposiciones bastante eficaces en tiempo de paz y por el solo temor de una guerra futura, para inducir á los holandeses á que hagan sacrificios pecuniarios anticipados. El carácter de ellos es tal, que á menos de tener el peligro completamente encima, no se hallan dispuestos á dar dinero para su propia defensa. Yo tengo que habérmelas con un pueblo que es liberal y hasta pródigo cuando debe economizar y que á veces es ahorrador hasta la avaricia cuando conviene gastar».

Todo el mundo sabe que ésto es también aplicable á nuestro país. Los Estados Unidos no tienen un poder defensivo suficiente para resistir el primer golpe y dar tiempo á que puedan entrar en juego las fuerzas de reserva. Carecen de población marítima adecuada á sus necesidades posibles, la cual sólo podría hallarse en número proporcionado á sus costas y población total, si tuviéramos una flota mercante nacional y sus industrias anexas correspondientes, las cuales apenas existen en la actualidad. Sería de poca importancia que las dotaciones de estos barcos hubiesen nacido en el país ó en el extranjero, con tal de que tuvieran apego á la bandera, y las fuerzas de mar fuesen suficientes para que se

pudiera prescindir de la mayor parte de ellos, en caso de guerra. Además, cuando se consiente que miles de extranjeros voten, bien pueden tener colocación en tiempo de guerra á bordo de los buques.

Aunque hayamos desarrollado el asunto con alguna divagación, se puede admitir que ahora, lo mismo que antiguamente, es un gran elemento de Poder Naval la existencia de una numerosa población dedicada á profesiones que tengan más ó menos relación con el mar; es asimismo cierto que en los Estados Unidos escasea este elemento, y que el modo de crearlo, sería únicamente por medio de un gran comercio hecho bajo nuestra bandera.

V. *Carácter nacional.*—Vamos á estudiar ahora el efecto del carácter y aptitudes nacionales sobre el Poder Naval.

Si el Poder Naval se basa, realmente, en el comercio pacífico y extenso, según ya hemos dicho, entonces todas las Naciones que han sido en un tiempo ú otro poderosas en el mar, deben haberse distinguido por una gran aptitud comercial. La Historia muestra que esto es exacto casi sin excepción, pues salvo los romanos, no hay ejemplo importante de lo contrario.

Todos los hombres buscan el lucro y ambicionan más ó menos el dinero, pero el modo de buscar provecho ha tenido una influencia muy marcada sobre la fortuna comercial y la historia de cada país.

Si ha de creerse á la Historia, el modo que tuvieron de buscar riquezas los españoles y sus hermanos los portugueses, no sólo echó una mancha sobre el carácter nacional, sino que fué fatal para el crecimiento próspero de su comercio, y por consiguiente, para las industrias de que vive éste, y últimamente para la riqueza nacional que por tan equivocados caminos se buscó. El deseo de ganar se convirtió en ellos en desmedida avaricia, por cuyo motivo en vez de tratar de buscar nuevos campos para la industria, ó siquiera, llevados del

espíritu aventurero, explorar las tierras recientemente descubiertas, que tan gran impulso dieron al desarrollo comercial y marítimo de los países europeos, ellos, por su parte, sólo buscaban oro y plata. Tenían grandes cualidades, eran arrojados, sobrios, sufridos, entusiastas y dotados de intenso patriotismo. Estas cualidades, unidas á la ventajosa situación de España y á la buena posición de sus puertos, hicieron que fuese la primera en ocupar una gran parte de los nuevos países, permaneciendo mucho tiempo sin competidores y manteniendo hasta un siglo después del descubrimiento de América el primer lugar entre todas las Naciones europeas; todo lo cual, parecía natural que debía haberla llevado á ocupar puesto preferente entre las Potencias marítimas, pero lejos de ser éste el resultado, sucedió lo contrario, como todo el mundo sabe. Desde el combate de Lepanto, en 1571, no brilla ningún combate naval de importancia en las páginas de su historia, á pesar de las numerosas guerras que sostuvo desde entonces, y la decadencia de su comercio explica suficientemente el motivo de la triste y aun á veces ridícula ineptitud mostrada en las cubiertas de sus barcos de guerra.

Tal resultado no puede atribuirse tan solo á una causa. Claro es que el Gobierno de España estorbaba y esterilizaba el libre y sano desarrollo de las empresas privadas; pero el carácter de un gran pueblo impone su modo de ser al Gobierno, y es casi seguro que si aquél hubiera tenido inclinación por el comercio, la acción de sus Gobiernos hubiera seguido el mismo camino. Por otra parte, las colonias estaban muy alejadas del centro aquél, de despotismo, que estorbaba el crecimiento de España. Sucedía, que miles de españoles, pertenecientes tanto á las clases trabajadoras como á las elevadas, salían del país para las colonias ó el exterior, y sin embargo, lo que enviaban á la Patria como resultado del trabajo á que se dedicaban, no era más que dinero ó mercancías de poco volumen que se podían trasportar con muy contados barcos. La Metrópoli apenas producía más que hierro, lana

y frutas; sus manufacturas casi no existían, su industria languidecía y su población decrecía casi constantemente.

España y sus colonias dependían de los holandeses para tantos artículos de los necesarios para la vida, que el producto de su escasa industria no bastaba para pagarlos. «De este modo—escribe un historiador de aquel tiempo—los mercaderes holandeses, que llevan dinero á la mayor parte de los países, para comprar comodidades, necesitan sacarlo de este único país de Europa, que se lo da en pago de las mercancías de aquéllos.» Tal era el modo cómo se iba rápidamente de manos de los españoles el dinero tan ansiosamente buscado.

Ya se ha dicho cuan débil era España bajo el punto de vista militar, por la decadencia de su Marina mercante. Sus riquezas eran fácilmente capturadas por los enemigos, por consistir en mercancías poco voluminosas conducidas por unos cuantos buques que seguían derroteros más ó menos regulares, y los enemigos, al apresar dichos buques, conseguían detener así el principal elemento para la guerra; en cambio, las riquezas de Inglaterra y Holanda, repartidas por todas las partes del mundo, sufrieron grandes contratiempos durante muchas y largas guerras, sin que por esto se detuviera su crecimiento, que, aunque lento y difícil, fué constante.

La suerte de Portugal, unida á la de España durante uno de los más críticos periodos de su historia, siguió bajando en igual forma, y aunque fué la primera en el desenvolvimiento marítimo de la raza, fué todavía más completa su caída. «Las minas del Brasil fueron la ruína de Portugal, como las de Méjico y el Perú fueron la de España; todas las manufacturas se convirtieron en objeto del más insano desprecio, y antes de mucho, no sólo proveían los ingleses á Portugal de ropas, sino de toda clase de mercancías, comodidades y hasta de pescado salado y cereales. La sed de oro les hizo á los portugueses abandonar hasta su propio suelo, siendo, al fin, comprados por los ingleses los viñedos de Oporto con el oro bra-

sileño, que no había hecho más que pasar por Portugal para ir á esparcirse en Inglaterra.» Se asegura que en cincuenta años, se extrageron quinientos millones de pesos de «las minas del Brasil, y que al fin de este periodo no tenía Portugal más que veinticinco millones en metálico»; efecto que demuestra palpablemente la diferencia entre la riqueza real y la ficticia.

No estaban menos deseosos de procurarse ganancias los ingleses y holandeses que los pobladores de las Naciones del Sur. Éstas llamaban á aquéllas «Naciones de horteras», pero el apodo, si bien era justo, demostraba la sagacidad y acierto con que obraban. No eran estas Naciones menos arrojadas, emprendedoras y sufridas; en realidad, eran mucho más sufridas, pues no buscaban las riquezas por medio de la espada, sino por el trabajo, que es lo vituperado con el apodo, puesto que elegían para ser ricos el camino más largo en vez de aquel que parecía más corto.

Los pueblos de Holanda é Inglaterra, que eran de igual raza, tenían, además de las cualidades citadas más arriba, otras no menos importantes, que contribuyeron en unión de otros elementos á favorecer su desarrollo marítimo. Eran por naturaleza negociantes, productores y comerciantes, y tanto en su país como fuera de él, ya estuvieran en puertos de Naciones civilizadas, ya en los de los bárbaros Gobiernos de los países orientales ó en colonias fundadas por ellos, se esforzaban siempre por desarrollar y aumentar todos los recursos que podían sacar del país. El rápido instinto del innato comerciante ó del hortera, si se les quiere llamar así, les llevaba á buscar contínuamente nuevos artículos con que traficar, y estas pesquisas, combinadas con su modo de ser industrioso, los convirtió necesariamente en productores, al cabo de algunas generaciones. En el suelo patrio llegaron á ser grandes bajo el punto de vista industrial y en todos los países sujetos á su dominio fué creciendo contínuamente la riqueza, aumentándose sus productos y el cambio de ellos con

los de la Metrópoli, haciéndose con esto necesario el aumento de sus buques para poder dar abasto á este desarrollo del tráfico, y no pocas veces las Naciones menos aptas que ellas para la mar (y hasta la misma Francia, á pesar de su grandeza), necesitaban los productos ó los barcos de las mismas. A este conjunto de circunstancias favorables, debieron el aumento de su poderío en el mar, que muchas veces estuvo comprometido y algunas seriamente estorbado por la intervención de otros Estados, celosos de una prosperidad que su pueblo no podía usurpar más que con la ayuda de medios artificiales, los cuales estudiaremos cuando veamos la influencia que han ejercido los Gobiernos sobre el Poder Naval.

La tendencia comercial, con la consiguiente necesidad de producir algo con que satisfacerla, es uno de los elementos nacionales más importantes para el desarrollo del Poder Naval. No es verosímil que un pueblo que la sienta y que tenga extensa costa, no trate de buscar las riquezas por medio del comercio marítimo, ante el temor de los peligros que el mar ofrece ó por natural aversión hacia él. En los países que disponen de otros medios se puede buscar y hallar la riqueza de otra manera, pero aunque se obtenga, no quiere decir ya por esto que conduzca ella sola de por sí á tener Poder Naval. En Francia tenemos un notable ejemplo de esto; es un país muy bueno, industrioso y admirablemente situado; la Marina francesa ha conocido días de grandes glorias y ni aun en su mayor abatimiento ha deshonrado la reputación militar que en tanta estima tiene la Nación. Sin embargo, como Potencia marítima, que descansa firmemente sobre la ancha base de su comercio marítimo, Francia, comparada con otros pueblos de historia esencialmente marítima, no ha hecho nunca más que tener entre ellos una honrosa posición. El principal motivo de ésto, en lo que al carácter nacional se refiere, es la influencia que tiene la manera de buscar la riqueza. Así como España y Portugal la buscaban extrayendo

el oro de la tierra, el temperamento del pueblo francés lo llevaba á procurársela por medio del ahorro y economía, reuniendo poco á poco el capital.

Se dice que es más difícil conservar una fortuna que hacerla. Es posible; pero el carácter aventurero, que arriesga lo que tiene para ganar más, tiene mucho parecido con el espíritu aventurero que conquista mundos para el comercio. La tendencia á ir reuniendo y ahorrar, para aventurarse después con timidez y sólo en pequeña escala, puede conducir á una difusión general de la riqueza, también en pequeña escala; pero no á los riesgos del comercio exterior, ni al desenvolvimiento de éste y de la Marina mercante.

Como muestra de ésto—sin tratar de dar á este incidente más importancia de la que en sí tiene—citaremos las palabras que decía un Oficial francés hablando con el autor sobre el Canal de Panamá: «Yo tengo dos acciones en él. En Francia no hacemos lo que ustedes, que entre unos cuantos reunen muchísimas acciones; entre nosotros hay un gran número de personas que solamente toman una ó muy pocas. Cuando se hizo la emisión, me dijo mi mujer: "Toma dos acciones, una para tí y otra para mí"». Esta clase de prudencia es, indudablemente, juiciosa con relación á la estabilidad de la fortuna de cada indivíduo, pero cuando este exceso de prudencia y timidez financiera se convierte en rasgo del carácter nacional, tiende á estorbar la expansión comercial y el comercio marítimo. La misma prudencia en las cuestiones económicas, al influir de otra manera en la vida, ha sido causa de que haya disminuído el número de nacimientos, y de que la población de Francia permanezca hoy casi estacionaria.

Las clases nobles de Europa, heredaron de la Edad Media un altanero desprecio por el comercio pacífico, lo cual ha ejercido una influencia modificadora en su desarrollo, variable con el carácter nacional de cada pueblo. Este sentimiento de desprecio se amoldaba con facilidad al orgullo de los españo-

les y cooperó con su gran repugnancia al trabajo, á buscar riquezas valiéndose de medios que los desviaron del comercio. La vanidad de los franceses, que hasta ellos mismos reconocen como uno de los rasgos distintivos del carácter nacional, la existencia de una nobleza tan numerosa y brillante, que gozaba de tantas consideraciones, y marcaba con cierto sello de inferioridad un género de ocupaciones que tanto despreciaba, condujo á este pueblo á igual resultado. Los comerciantes é industriales ricos suspiraban por los honores de la nobleza, y si los obtenían, inmediatamente abandonaban sus lucrativas profesiones. Así sucedía que, mientras la industria del pueblo y la fertilidad del terreno salvaban al comercio de una postración total, éste era mirado como una ocupación humillante, siendo causa de que sus mejores representantes se evadiesen de él apenas podían hacerlo.

Luis XIV, bajo la influencia de Colbert, publicó una ley «autorizando á todos los nobles á colocar su dinero en barcos mercantes ó en mercancías, sin que por esto se considerase que habían perdido nobleza, con tal de que no vendiesen al por menor», y la razón en que se fundaba era: «que importa para el bien de nuestros súbditos y para nuestra propia satisfacción, borrar los restos de una opinión, que ha prevalecido universalmente, de que el comercio marítimo es incompatible con la nobleza»; pero un prejuicio que establece consciente y reconocida superioridad, no se borra en seguida con leyes, sobre todo cuando la vanidad constituye rasgo notable del carácter nacional. Muchos años después enseñaba Montesquieu que «era contrario al espíritu de la Monarquía que la nobleza se dedicase al comercio».

En Holanda había nobleza, pero el Gobierno del Estado era de forma republicana y dejaba ancho campo para la libertad y espíritu de empresa individual, y los centros de su poder estaban en las grandes ciudades. La base de la grandeza nacional era el dinero, ó más bien la riqueza; ésta proporcionaba distinciones cívicas que llevaban en sí todo el po-

der dentro del Estado, y con la posesión del poder venía la consideración social y el prestigio consiguiente.

En Inglaterra sucedía lo propio; la nobleza era orgullosa, pero con un sistema de Gobierno representativo no era posible humillar el poder que tenía la riqueza, ni siquiera disminuirlo, y como era patente á los ojos de todos, se le honraba también por todos; así es, que tanto en Inglaterra como en Holanda, las profesiones que eran origen de la riqueza, participaban de los honores que á ésta se le concedían. Por estos ejemplos se verá que en todos los países citados, los sentimientos sociales debidos al carácter nacional tuvieron una señalada influencia en la actitud que adoptó cada pueblo respecto al comercio.

Todavía influye de otro modo el carácter nacional sobre el crecimiento del poder marítimo en su más amplia significación y es por la mayor ó menor disposición que tiene cada pueblo para fundar colonias prósperas.

Como sucede en todo, la colonización se desarrolla con tanta mayor fuerza cuanto más natural es su crecimiento. Por esta causa, las colonias que surgen de las necesidades sentidas por un pueblo entero, tienen los más sólidos cimientos y su prosperidad ulterior será ciertísima con tal que la Metrópoli no ponga entorpecimientos, y el carácter del pueblo sea á propósito para obrar con independencia. La gente de estos tres últimos siglos ha comprendido claramente la importancia que para la Metrópoli tienen las colonias, como salida de los productos nacionales y alimento del comercio y de la flota mercante; pero los esfuerzos hechos para colonizar, ni han tenido el mismo origen, ni se ha logrado el mismo resultado con los diferentes sistemas empleados.

Nunca han conseguido las previsiones y cuidados de los estadistas, por notables que fueran, neutralizar la falta de impulsos naturales, como tampoco se logra con las leyes más minuciosas de la Metrópoli, producir los buenos resultados que se alcanzan con el mayor descuido de ellas, con tal que

exista en el carácter nacional el germen de la iniciativa y desenvolvimiento propio. No se ha desplegado más cordura en la administración de las colonias florecientes que en aquéllas que precisamente han fracasado; y tal vez haya habido aun menos. Si un perfecto sistema é inspección, con cuidadosa adaptación de los medios empleados, al fin que se persigue, y un diligente sostenimiento, fuesen á propósito para lograr la prosperidad colonial, como el carácter inglés no está dotado en tanto grado como el francés de esta facultad de reglamentación, estaría aquel pueblo en peores condiciones que éste para colonizar, siendo así que la práctica demuestra que Inglaterra y no Francia es quien ha sido la gran Nación colonizadora. El éxito de la colonización, con su consiguiente efecto sobre el comercio y Poder Naval, depende esencialmente del carácter nacional, porque las colonias prosperan mejor cuando los elementos de su prosperidad van envueltos en sí mismas. El carácter del colono es la base de su prosperidad y no los cuidados de la Metrópoli. Tal es el principio que rige las leyes de la colonización para su prosperidad y desenvolvimiento.

Esta verdad se manifiesta tan evidente, porque generalmente todos los Gobiernos han considerado á las colonias bajo un punto de vista puramente egoista, y fuese cualquiera su origen, en cuanto se veía la posibilidad de hacerlo, se convertía la colonia para la Metrópoli en una especie de vaca de leche á la que se cuidaba desde luego, pero sin darle más valor que el representado por los beneficios que reportaba. La legislación tendía á establecer un monopolio de su comercio exterior; los puestos de su gobierno proporcionaban destinos de importancia á la gente de la madre Patria y la colonia se consideraba—como sucede á menudo con el servicio marítimo—lugar muy á propósito para los díscolos é inútiles de la Metrópoli. El régimen militar es, sin embargo, el atributo indispensable del Gobierno patrio, en tanto que permanece sujeta no más que como colonia.

El éxito tan maravilloso y único que ha obtenido Inglaterra como gran Nación colonizadora, és demasiado evidente para que insistamos en hacerlo visible; la causa de él parece ser, principalmente, la existencia de dos rasgos particulares de su carácter nacional. El colono inglés se establece pronto y bien en su nueva Patria, identifica sus intereses con los de ella y aunque guarda un cariñoso recuerdo del país en que nació, no tiene impaciente anhelo por volver á él. En segundo lugar, el inglés procura en seguida, por instinto, desarrollar los recursos del nuevo país en toda su extensión. En lo primero difiere del colono francés, el cual está constantemente suspirando por las delicias de su agradable Patria, y en lo segundo, del español, cuyo género de ambición é interés era demasiado mezquino para conseguir el desarrollo de los recursos de un país nuevo.

El modo de ser y las necesidades de los holandeses los condujo á fundar colonias, y hacia el año 1650 tenían ya en las Indias Orientales, en Africa y en América, muchas, cuya enumeración sería pesada. Estaban en esta época muy por delante de Inglaterra respecto á este particular; pero aunque era natural el origen de estas colonias, de carácter puramente comercial, parece haberles faltado uno de los principios necesarios para su desenvolvimiento. «Al fundarlas no buscaban nunca aumentos del territorio nacional, sino simplemente, una adquisición, para aumentar el tráfico y el comercio. Sólo intentaban una conquista cuando se veían obligados por la presión de las circunstancias, contentándose por regla general con comerciar bajo la protección del Soberano del país.» Este deseo tan tranquilo, que resultaba satisfecho, con sólo las ganancias, sin ir acompañado de ambiciones políticas tendía, lo mismo que el despotismo de Francia y de España, á convertir las colonias en simples dependencias comerciales de la Metrópoli, matando así uno de los principios necesarios para su prosperidad.

Antes de terminar este estudio, será útil tratar de ver has-

ta que punto es á propósito el carácter de los americanos para el desarrollo de un gran Poder Naval, si las demás circunstancias contribuyeran á ello, favorablemente.

Para esto no tendremos más que apelar á un pasado no muy distante que nos probaría que si desapareciesen los obstáculos legislativos y se agotasen las empresas más remuneradoras, no tardaría en aparecer el Poder Naval, pues los americanos tienen instinto comercial, atrevido espíritu de empresa para buscar ganancias y un fino olfato para saber donde encontrarlas; todo existe, y si hubiese en el porvenir campos de colonización, no puede dudarse que los americanos llevarían á ellos todas las aptitudes que han heredado para gobernarse por sí propios y para prosperar.

VI. *Clase de Gobierno.*—Al estudiar los efectos causados por los Gobiernos é instituciones sobre el Poder Naval de una Nación, trataremos de limitarnos á examinar sus causas inmediatas y evidentes y los resultados palpables, evitando las tendencias filosóficas y la deducción de consecuencias relacionadas muy remotamente con el asunto.

No obstante ésto, es digna de notarse la influencia tan marcada que en unos y otros tiempos ha ejercido sobre el mismo, las formas particulares de los Gobiernos, sus instituciones y el carácter de los gobernantes. Los diversos rasgos de un país y de sus pobladores, que hasta ahora hemos ido estudiando, constituyen las características naturales con que las Naciones, lo mismo que los individuos, empiezan su carrera; las funciones que ejercen los Gobiernos sobre aquéllas, equivalen á las que desempeña en éstos la voluntad, y así como de que ésta sea ó no inteligente, enérgica y perseverante, dependen los éxitos ó fracasos de la vida de cada individuo, los de las Naciones son consecuencias de idénticas cualidades mostradas por sus Gobiernos.

Parece probable que si un Gobierno obrase de completo acuerdo con las inclinaciones naturales de su pueblo, logra-

ría dar el máximo impulso á su desarrollo bajo todos conceptos; y respecto al Poder Naval, se han obtenido los mejores resultados cuando ha habido una inteligente dirección por parte de los gobernantes y éstos se han identificado por completo con el espíritu del pueblo, penetrándose de sus verdaderas inclinaciones. Esta clase de Gobiernos son de carácter más seguro y permanente cuando están constituídos, principalmente, por voluntad del pueblo ó de sus mejores representantes naturales, aunque suceda algunas veces que estos Gobiernos libres fracasen y se vean, en cambio, otros que afectando carácter despótico, dirigidos con juicio y firmeza, hayan creado, en ocasiones, un gran comercio marítimo y una brillante Marina militar con más energía y prontitud de lo que hubiera podido lograrse con los procedimientos más lentos propios de un pueblo libre. El inconveniente principal del segundo sistema es la dificultad de asegurar la continuación de la política á la muerte del déspota.

Habiendo alcanzado Inglaterra, indudablemente, mayor grado de poderío marítimo que Nación alguna moderna, debemos estudiar, en primer lugar, el efecto causado por sus Gobiernos. En general, ha habido en ellos una fuerte tendencia dirigida con firmeza hacia la posesión del dominio del mar, aunque muchas veces de manera muy poco digna de ser alabada. Una de sus manifestaciones más arrogantes, data nada menos que desde Jacobo I, cuando no tenía Inglaterra más que unas cuantas posesiones fuera de sus propias islas, antes de que se fundasen las colonias de Virginia y Massachusetts. Véase cómo lo refiere Richelieu:

«Habiendo embarcado en Calais el Duque de Sully, Ministro de Enrique IV (uno de los Príncipes más caballerescos que han existido) á bordo de un barco francés que llevaba la bandera de su Nación en el palo mayor, apenas estuvo en el Canal de la Mancha encontró un aviso inglés que estaba allí para recibirlo y el Comandante de éste ordenó al buque francés que arriase su bandera. Considerando el Duque que su gerarquía le libraría de semejante afrenta, rehusó audazmente obedecer; pero su negativa fué seguida de tres cañonazos, que al atravesar su barco atravesaron también el corazón de todos los buenos franceses. La fuerza le obligó á

consentir lo que el derecho prohibía, no pudiendo obtener del Comandante inglés más contestación á sus protestas que ésta: "Que así como su deber le obligaba á honrar la categoría del Embajador, también tenía la obligación de exigir los honores debidos á la bandera de su Señor como Soberano del mar". El Rey Jacobo I, si bien tuvo palabras más corteses, no causaron, sin embargo, otro efecto en el Duque que impulsarle á tomar consejo de su prudencia fingiéndose satisfecho, por más que conservase siempre vivo é incurable el escozor que le produjo tal acción. Enrique el Grande tuvo que ser moderado en aquella ocasión, pero formó el propósito de sostener más tarde los derechos de su corona por medio de la fuerza que pudiese reunir en el mar con la ayuda del tiempo.»

Este acto de imperdonable insolencia, según se calificaría en nuestros días, no estaba muy en desacuerdo con el espíritu de las Naciones de entonces. Es digno principalmente de tenerse en cuenta, por ser una de las primeras manifestaciones del propósito de Inglaterra de mantener á toda costa sus pretensiones sobre el mar; y el insulto tuvo lugar bajo el reinado de uno de sus Monarcas más tímidos, á un Embajador que representaba personalmente al más bravo y experto de los Soberanos franceses. Este vano honor de la bandera, tan insignificante cuando no es una manifestación exterior de los propósitos de un Gobierno, se exigía con tanta escrupulosidad en los tiempos de Cromwell como en los de los Reyes, y fué una de las condiciones de paz impuesta á los holandeses tras su desastrosa guerra de 1654.

Cromwell, que fué un déspota en todo menos en el nombre, era muy activo en todo lo concerniente al honor y poder de Inglaterra, no fijándose sólo en estériles saludos para conseguir aumentarlos, y no bien estuvo posesionado del Poder, que en seguida se vió á la Marina inglesa entrar en una era nueva de vida y vigor alcanzado rápidamente bajo su inflexible Gobierno.

Los derechos de Inglaterra ó las reparaciones de sus agravios se exigían en todo el mundo por medio de sus Escuadras, tanto en el Báltico como en el Mediterráneo, y lo mismo en Naciones bárbaras, que en las Indias Occidentales Bajo su gobierno se verificó la conquista de Jamaica, empe-

zando entonces el crecimiento del Imperio inglés por la fuerza de las armas, que aun continúa en nuestros días.

No echaba tampoco en olvido la adopción de enérgicas medidas legislativas para el crecimiento del comercio y de la Marina mercante de su país, pues su célebre Acta de Navegación declaraba que todas las importaciones que hicieran Inglaterra ó sus colonias, debían ser conducidas exclusivamente en barcos pertenecientes á la primera ó al país en que se habían producido los frutos ó elaborado las manufacturas importadas. Esta ley, dirigida especialmente contra los holandeses, que eran los que usualmente trasportaban las mercancías entre las diferentes Naciones europeas, produjo gran efecto en todo el mundo comercial; pero fué tan benéfica para Inglaterra en aquellos días de luchas nacionales y de odios, que continuó en vigor largo tiempo después, bajo el régimen monárquico. Siglo y pico después mostraba Nelson su celo por el bien de la Marina mercante inglesa, antes de empezar su famosa carrera, ensayando la misma Acta en las Antillas contra los buques mercantes americanos.

Cuando murió Cromwell y se sentó Carlos II en el trono de su padre, este Rey, tan falso con su pueblo, fué, sin embargo, fiel á la grandeza de Inglaterra y á la tradicional política de su gobierno sobre el dominio del mar. En sus traidoras intrigas para hacerse independiente del Parlamento y del pueblo, escribía á Luis XIV: «Hay dos inconvenientes para una perfecta unión. El primero es lo mucho que cuida ahora, Francia, de crear un comercio y convertirse en una imponente Potencia marítima. Esto es para nosotros un motivo tan grande de desconfianza—dado que no podemos tener importancia más que por nuestro comercio y fuerza marítima—que cada paso que Francia dé en este sentido perpetuará la rivalidad existente entre las dos Naciones.» En medio de las negociaciones que precedieron al odioso ataque de los dos Reyes contra la República Holandesa, se originó una acalorada discusión sobre quién había de mandar las

Escuadras unidas de Francia é Inglaterra. Carlos fué inflexible en este particular. «Es costumbre de los ingleses —decía él—mandar en la mar»; y al Embajador francés le dijo claramente que aunque él cediera no le obedecerían sus súbditos. En el proyectado reparto de las Provincias Unidas, reservaba él para Inglaterra el saqueo de la parte marítima, quedándose con posiciones que dominaban las desembocaduras del Escalda y del Mosa.

Durante algún tiempo del reinado de Carlos, conservó la Marina el espíritu y disciplina impuesta por la férrea mano de Cromwell, pero después participó del general decaimiento moral que marcó este funesto reinado. Habiéndose desprendido Monk de la cuarta parte de su Escuadra por un gran error estratégico, se halló en 1666 en presencia de otra holandesa muy superior; mas sin tener en cuenta la diferencia, la atacó sin vacilar y estuvo combatiendo honrosamente durante tres días, si bien con pérdidas. Cierto que no es ésta la manera de hacer la guerra, pero fué la idea de mantener el prestigio naval de Inglaterra, lo que dictó su acción; y en este sentir, que era común al pueblo inglés y á su Gobierno, es donde ha de buscarse el secreto de sus éxitos finales, después de tantos desaciertos como se han cometido en el curso de los siglos.

Jacobo II, sucesor de Carlos, era él mismo marino, y mandó en jefe en dos grandes combates marítimos. Cuando Guillermo III subió al trono, se reunieron en una persona los Gobiernos de Inglaterra y Holanda, continuando unidos contra Luis XIV hasta la paz de Utrecht en 1713, ó sea por un cuarto de siglo. El Gobierno inglés extendía sus dominios marítimos y fomentaba el crecimiento de su Poder Naval, cada vez con más constancia y consciente propósito. Así, mientras que combatía á Francia en el mar, como á enemigo declarado, con Holanda, socavaba su poder marítimo, conduciéndose con artificiosa amistad, ó por lo menos así lo creen muchos. El tratado entre los dos países establecía que las

fuerzas marítimas de Holanda suministrarían tres octavos del total é Inglaterra los cinco restantes, ó sea casi el doble, mientras que, por otra parte, Holanda estaba obligada á mantener un Ejército de 102.000 hombres, por 40.000 Inglaterra; con lo cual, resultaba una virtualmente encargada de la guerra marítima y otra de la terrestre. La tendencia, fuese ó no preconcebida, era evidente; y en la paz, mientras que Holanda recibía compensaciones por tierra, obtenía Inglaterra, además de los privilegios comerciales en Francia, España y las Indias Occidentales españolas, las importantes concesiones marítimas de Gibraltar y Mahón en el Mediterráneo; Terranova, Nueva Escocia y la bahía de Hudson en Norte América. El Poder Naval de Francia y el de España habían desaparecido y el de Holanda disminuyó constantemente desde entonces.

Obtenidas estas posesiones en América y en el Mediterráneo, el Gobierno inglés siguió ya desde entonces firmemente el camino que ha convertido al antiguo Reino sajón en el actual Imperio británico. Durante los veinticinco años, siguientes al tratado de Utrecht, fué la paz el objeto principal de los Ministros que dirigieron la política de las dos grandes Naciones marítimas, Francia é Inglaterra; pero en medio de todas las fluctuaciones de la política continental propias de periodo tan revuelto, en el que abundaron mucho las pequeñas guerras y artificiosos tratados, la mirada de Inglaterra siempre estuvo fija en el mantenimiento de su Poder Naval.

En el Báltico, sus Escuadras atajaron los propósitos de Pedro el Grande, sobre Suecia, manteniendo así un equilibrio de fuerzas en aquel mar donde no sólo tenía ella un gran comercio, sino que de allí sacaba la mayor parte de los pertrechos marítimos; y de este modo evitó que el Czar realizara su propósito de convertir aquel mar en un lago ruso. Dinamarca trató de establecer con capital extranjero una compañía en las Indias Orientales, pero Inglaterra y Holanda

no sólo prohibieron á sus súbditos formar parte de ella, sino que amenazaron á Dinamarca, deteniendo así una empresa que juzgaban perjudicial para sus intereses marítimos. En los Países Bajos, que por el tratado de Utrecht habían pasado al dominio de Austria, se formó una compañía análoga de las Indias Orientales, cuyo puerto iba á ser Ostende y recibió la sanción del Emperador; pero como este paso significaba la restauración del comercio de los Países Bajos, perdido en otro tiempo por haberse cerrado su salida natural por el Escalda, se opusieron á ello los poderes marítimos de Inglaterra y Holanda, y la codicia de estas dos Naciones por el monopolio del comercio, ayudada en esta ocasión por Francia, hizo fracasar también á esta compañía después de unos cuantos años de vida trabajosa.

En el Mediterráneo fué violado el tratado de Utrecht por el Emperador de Austria, que era entonces el aliado natural de Inglaterra, á causa del estado de la política europea. Apoyado por Inglaterra y con Nápoles en su poder, quiso también Sicilia á cambio de Cerdeña, á lo que España se resistió, y la Marina de esta Nación, que empezaba á renacer bajo su enérgico Ministro Alberoni, fué derrotada y aniquilada por la Escuadra inglesa frente al cabo Passaro en 1718, y la obra se completó un año después por medio de un Ejército francés, que á petición de Inglaterra atravesó los Pirineos y destruyó los Arsenales españoles. De este modo, además de hallarse Inglaterra en posesión de Gibraltar y Mahón, vió á Nápoles en manos de una Nación amiga y abatió el poder de un enemigo.

En la América española los limitados privilegios del comercio inglés, arrancados á España á causa de sus necesidades, dieron origen á grandes abusos, creándose un sistema de contrabando extenso y apenas disimulado, y cuando el Gobierno español, exasperado, daba lugar á excesos en la manera de impedirlo, tanto el Ministro que aconsejaba la paz como las oposiciones que pedían la guerra, defendían sus opi-

niones en nombre del poder marítimo de Inglaterra y de su honor.

Mientras que la política de esta Nación se dirigía de un modo tan persistente á aumentar y reforzar las bases de su dominio sobre el Océano, los demás Gobiernos europeos parecían estar ciegos á los peligros que implicaba este desarrollo del poder marítimo; olvidándose, al parecer, todas las desdichas que causó el orgulloso poderío de España en tiempos ya pasados, y las más recientes enseñanzas originadas por las sangrientas guerras que provocaron la ambición y el exagerado poder de Luis XIV. A la vista de los estadistas europeos se estaba formando de un modo contínuo y visible un tercer poder incontrastable destinado á emplearse de manera tan interesada y agresiva, como los anteriores, si bien no tan cruel, y con eficacia mucho mayor que ninguno de los empleados hasta entonces. Éste era el Poder Naval, cuya manera de obrar más silenciosa que el choque de las armas, no llama tanto la atención aunque esté claramente á la vista.

Es casi evidente, que el incontrastable dominio del mar tenido por Inglaterra durante la mayor parte del periodo histórico tratado en esta obra, fué con gran diferencia, sobre los demás, el factor militar más importante entre los que determinaron el resultado final [1]. Tan lejos estaba de preverse esta influencia después del tratado de Utrecht, que durante doce años estuvo Francia al lado de Inglaterra contra España, por motivos personales de sus gobernantes, y aunque cambió de política al subir al poder Fleuri, en 1726, no se prestó atención á la Marina francesa y lo único que se hizo contra Inglaterra fué establecer uno de los Borbones, enemigo natural de ella, en el trono de las Dos Sicilias en 1736.

(1) Como prueba de la importancia que una gran autoridad militar atribuye al Poder Naval de la Gran Bretaña, citaremos lo que dice Jomini en el primer capítulo de su «Historia de las guerras de la Revolución Francesa», en donde sienta como principio fundamental de la política europea que no debería permitirse una expansión ilimitada, de sus fuerzas navales, á ninguna Nación que no pudiera alcanzarse por tierra, lo que sólo puede aplicarse á la Gran Bretaña.

Cuando estalló la guerra contra España en 1739, la Marina inglesa era numéricamente mayor que las de Francia y España combinadas, diferencia que fué aumentando durante el cuarto de siglo de guerra casi contínua que vino después. En estas guerras, Inglaterra, al principio instintivamente, y más tarde con deliberado propósito de su Gobierno, que reconoció la oportunidad y lo que se podía conseguir gracias á su gran Poder Naval, fué formando rápidamente ese poderoso Imperio colonial cuyos fuertes cimientos eran las cualidades de sus colonizadores y el Poder Naval de la Metrópoli. Y por causa de su riqueza, que era consecuencia de su Poder Naval, desempeñó un papel importantísimo en los asuntos puramente europeos del mismo periodo. El sistema de subsidios, que había empezado medio siglo antes, en las guerras de Marlborough y que recibió medio siglo después—en las de Napoleón—su mayor desarrollo, mantuvo los esfuerzos de sus aliados, que habrían sido difíciles, sino imposibles, á no ser por su apoyo. ¿Quién puede negar que el Gobierno que daba fuerzas por un lado á sus desmayados aliados del continente, con ayuda del tan necesario dinero y por el otro arrojaba á sus enemigos de la mar y de sus principales posesiones, como eran el Canadá, Martinica, Guadalupe, Habana y Manila, hacía desempeñar á su país el papel de más importancia en la política europea?; y ¿quién dejará de ver que todo este poder de que disponía el Gobierno de un país, pobre en recursos y de corta extensión, le venía directamente del mar?

El objeto que perseguía Inglaterra con la guerra, puede verse en un discurso de Pitt, que fué el espíritu director durante el curso de la misma, aunque perdió el poder antes de llevarla á término. Condenando la paz de 1763, hecha por su adversario político, dijo: «Debemos mirar á Francia principal y casi exclusivamente, como Nación marítima comercial, formidable para nosotros. Cualquier ventaja que saquemos de ella en este particular, nos resultará importante,

sobre todo por el perjuicio que se le origine. Vd ha dejado á Francia la posibilidad de reconstituir su Marina.» A pesar de ésto, las ventajas obtenidas por Inglaterra fueron enormes, su dominio sobre la India quedó asegurado y toda la parte de América situada al Este del Misisipí vino á parar á sus manos. Desde entonces continuó decididamente por este camino, su gobierno, convirtiéndose ya en tradición.

Es cierto que la guerra de la Revolución Americana fué un gran error bajo el punto de vista del Poder Naval, pero el Gobierno fué llevado á ella, insensiblemente, por una serie de equivocaciones naturales. Prescindiendo de las razones políticas y constitucionales, y considerando el problema solamente bajo el aspecto militar ó naval, se reduce á lo siguiente: Como las colonias americanas eran unas sociedades numerosas y prósperas, situadas á gran distancia de Inglaterra, mientras hubieran permanecido fieles á la Metrópoli, como lo eran entonces con entusiasmo, hubieran formado una base sólida de su Poder Naval en aquella parte del mundo; pero su extensión y población eran demasiado grandes para que, dada su distancia á Inglaterra, pudiera ésta detenerla por la fuerza, *en el caso,* de haber Naciones poderosas que quisieran ayudarlas. Este *caso* era, sin embargo, muy probable por ser tan reciente y dura la humillación sufrida por Francia y España, por lo que, seguramente, tratarían de vengarla, y era notorio que Francia, sobre todo, estaba constituyendo y organizando rápidamente su Marina.

Si las colonias hubieran sido trece islas, el poder marítimo de Inglaterra hubiera resuelto rápidamente la cuestión; pero en lugar de separarlas esta barrera natural, estaban desunidas, solamente por rencillas locales, de las que se prescindía ante un enemigo común.

Lanzarse deliberadamente á una lucha semejante para tratar de mantener por fuerza la soberanía en un extenso territorio dotado de numerosa población hostil y tan lejos de la Metrópoli, fué renovar la Guerra de los Siete Años contra

Francia y España, teniendo también en frente á los americanos en vez de tenerlos al lado. La Guerra de los Siete Años había sido una carga harto pesada, para que un Gobierno sensato hubiera dejado de comprender que no se la podía aumentar con una nueva, y habría visto la necesidad de atraerse á los americanos; pero el Gobierno de aquellos días no fué prudente y sacrificó un gran elemento del Poder Naval inglés, si bien por equivocación y no voluntariamente, por arrogancia y no por debilidad.

Este constante sostenimiento de una línea general de política resultó, sin duda alguna, muy facilitado para todos los Gobiernos sucesivos de Inglaterra, á causa de las claras indicaciones que encontraban en las condiciones del país. La singularidad de propósito quedaba en cierto modo impuesta. El mantenimiento firme de su Poder Naval, la arrogante resolución de hacerlo sentir, el perfecto estado de preparación en que se mantenían sus elementos militares, eran principalmente debidos á la forma especial de sus instituciones políticas, las cuales colocaban el gobierno del país, por aquel tiempo, en manos de una clase, á saber: la de hacendados aristócratas. Esta clase, sean cualesquiera sus defectos, es muy apta para recoger y continuar una sana tradición, se enorgullece con la gloria de su país y es poco sensible, relativamente, á los sufrimientos de la comunidad encargada de sostener esa gloria, hallándose dispuesta á aprontar con facilidad el dinero necesario para la preparación y sostenimiento de la guerra, pues como clase rica siente menos estas cargas que los otros. Además, no siendo comercial, no están las fuentes de riqueza en peligro tan inmediato, y por consiguiente no participa de esa timidez política que caracteriza á aquellos cuya propiedad ó negocios se ven amenazados; en una palabra, no tienen la timidez proverbial del dinero.

Pero en Inglaterra, esta clase no era insensible á todo lo que afectase al comercio, fuese para bueno ó para malo. Por el contrario, las dos Cámaras del Parlamento rivalizaban en

cuidadosa vigilancia respecto á su expansión y protección, y á las frecuentes averiguaciones parlamentarias, hechas por ellas, atribuye un historiador marítimo la mayor eficiencia militar obtenida en la dirección de la Marina de guerra. Esta clase tiene también por naturaleza, y sabe conservar, un espíritu de honor militar que era de la mayor importancia en aquella época en que no se había desarrollado aún lo bastante el sentimiento conocido con el nombre de *espíritu de cuerpo* que ha podido sustituir al anterior. Pero aunque dominados estos aristócratas por el espíritu y prejuicios tradicionales de clase, cuya influencia hicieron sentir en la Marina lo mismo que en las demás partes, su sentido práctico les hizo dejar abierto el camino del ascenso á los de más humilde nacimiento, los cuales podían, por sus méritos, escalar los más altos puestos y honores; y en todas las épocas se han visto Almirantes procedentes de las clases sociales más inferiores. El temperamento de las clases elevadas inglesas difería en esto notablemente del de las francesas, pues nada menos que en 1789, al estallar la Revolución, figuraba todavía en el escalafón de la Marina francesa el nombre de un Oficial cuya misión era examinar las pruebas de nobleza de los que trataban de ingresar en la Escuela Naval.

Desde 1815, y especialmente en nuestros días, ha pasado el gobierno de Inglaterra en mucha mayor escala á manos del pueblo. Si sufrirá ó no su Poder Naval por esta causa, el tiempo lo demostrará. Sus bases principales consisten todavía en un gran comercio, grandes industrias mecánicas y un extenso sistema colonial. ¿Habrá un Gobierno democrático que tenga la previsión y capacidad precisa para apreciar la situación nacional, con la voluntad necesaria para asegurar su prosperidad, gastando en tiempo de paz todo lo que sea necesario para la preparación militar? Cuestión es ésta que está todavía por resolver. Los Gobiernos populares no son, generalmente, propicios á los gastos militares, por necesarios que sean, y hay señales de que Inglaterra tiende á quedarse atrás.

Ya se ha visto antes, que la República Holandesa, aun más que Inglaterra, debió su prosperidad y hasta su vida al mar. El carácter y la política de sus Gobiernos era mucho menos favorable para apoyar de manera segura al Poder Naval. Compuesta de siete provincias cuyo conjunto era conocido con el nombre de Provincias Unidas, cada una tenía una Marina propia y un Almirantazgo, con las consiguientes rivalidades.

Esta tendencia desorganizadora se compensaba, en parte, por la gran preponderancia de la provincia de Holanda, que poseía, ella sola, los cinco sextos de la flota total y contribuía con un cincuenta y ocho por ciento á las cargas del Estado, por lo que tenía consiguientemente una influencia proporcionada en la dirección de los asuntos de la Nación. El espíritu comercial del pueblo fué infiltrándose en el Gobierno, que no era más que lo que podríamos llamar una aristocracia comercial, y aunque tenía un gran patriotismo y era capaz de hacer toda clase de sacrificios por la libertad, era contrario á la guerra y á todos los gastos necesarios para su preparación, y tenían que ver los burgomaestres el peligro con toda su evidencia, según digimos ya, para que se decidiesen á dar el dinero que hacía falta para la defensa del país.

A pesar de esto, mientras duró el Gobierno republicano, la Marina fué el organismo que participó menos de estas economías, y hasta la muerte de Juan De Witt en 1672 y la paz con Inglaterra en 1674, la Marina holandesa era capaz de ponerse en parangón con las Marinas combinadas de Francia é Inglaterra, tanto en número de buques como en todos los demás elementos constituyentes. Su eficiencia salvó, indudablemente, al país por aquel tiempo, de la destrucción proyectada por los dos Reyes. Al morir De Witt se terminó la República, siguiendo á ésta el Gobierno prácticamente monárquico de Guillermo de Orange. La política de este Príncipe, que tenía entonces dieciocho años, consistió durante toda su vida en oponerse á Luis XIV y al aumento del poder

de Francia. Esta oposición tuvo lugar por tierra más que por mar á causa de la separación de Inglaterra de la lucha. En 1676 ya no tenía el Almirante De Ruyter suficientes fuerzas para poder luchar tan sólo contra los franceses, á causa de que la atención del Gobierno estaba fija en la frontera terrestre, dando lugar á que decayera rápidamente la Marina. En 1688, cuando Guillermo de Orange necesitó una Escuadra que lo escoltase hasta Inglaterra, arguyeron los burgomaestres que había decaído la Marina de un modo incalculable, en poderío, habiendo perdido, además, sus mejores Jefes.

Como al ser Guillermo Rey de Inglaterra conservó el cargo de Estatúder de Holanda, pudo continuar su política en Europa. En Inglaterra halló el Poder Naval que necesitaba y empleó los recursos de Holanda en la guerra terrestre. Este Príncipe holandés consentía que los Almirantes de su Nación se colocasen en los consejos de la flota aliada después del Capitán inglés más moderno y sacrificaba, con la mayor facilidad, los intereses marítimos y el orgullo de Holanda ante las necesidades de Inglaterra. A su muerte fué seguida su política por el Gobierno que le sucedió, dirigiendo sus esfuerzos completamente sobre el continente y después de una serie de guerras que duraron cuarenta años y terminaron con la paz de Utrecht, se halló Holanda con que por no haber prestado atención á los asuntos del mar, no obtuvo aumento alguno en sus recursos marítimos, ni en su extensión colonial, ni en su comercio.

Un historiador inglés dice, al hablar de la última de estas guerras: «La economía de los holandeses dañó mucho á su reputación y á su comercio; sus buques de guerra del Mediterráneo iban siempre provistos de muy escasos víveres y sus convoyes eran tan débiles é iban tan mal escoltados, que por cada barco que nosotros perdíamos, perdían ellos cinco, lo que dió motivo á que se extendiese la creencia de que éramos nosotros conductores más seguros, produciendo ésto los

resultados naturales. De aquí que nuestro comercio más bien aumentase que disminuyese con esta guerra.»

Desde esta época dejó Holanda de tener un gran Poder Naval y perdió rápidamente la posición preferente que ocupaba entre las Naciones que lo habían obtenido. Sólo debemos añadir, en justicia, que ante la persistente enemistad de Luis XIV, no hubiera habido política capaz de salvar de la decadencia á esta Nación, tan pequeña como resuelta. Su amistad con Francia, al asegurar la paz por su frontera terrestre, la hubiera capacitado para disputar á Inglaterra el dominio del mar, al menos, por más largo tiempo; y si hubieran estado aliadas las dos Potencias continentales, hubieran impedido el desenvolvimiento del enorme Poder Naval de Inglaterra, según ya hemos considerado. La paz entre Inglaterra y Holanda no era posible más que por el sacrificio virtual de una ú otra, puesto que las dos apuntaban al mismo objetivo. Entre Francia y Holanda no sucedía lo mismo, y por esto puede decirse que la caída de Holanda no fué debida enteramente á su inferioridad numérica ó territorial, sino más bien á la culpable política seguida por los dos Gobiernos, sin que nos corresponda á nosotros averiguar ahora, cuál de los dos tiene más que censurar.

Admirablemente situada Francia para la posesión del Poder Naval, recibió de dos grandes gobernantes, Enrique IV y Richelieu, una política perfectamente definida para servir de norma á sus Gobiernos. Con ciertos proyectos, bien definidos, de expansión continental hacia el Este, se hallaba combinada la resistencia enérgica á la casa de Austria, que por aquel entonces reinaba en Austria y en España; é igual política de resistencia se alentaba, con respecto á Inglaterra, en el mar. Para este último fin y también por otras causas, fué solicitada Holanda como aliada, se fomentaron las pesquerías y el comercio marítimo como bases del Poder Naval y se construyó una flota militar. En lo que llamó su testamento político, dejó Richelieu señalada la conveniencia de

que completase Francia su poderío marítimo, basado en su situación y en sus recursos naturales; y entre los escritores franceses se le considera como el verdadero fundador de la Marina militar, no sólo porque equipó barcos, sino por la amplitud de sus miras y por las medidas que tomó para asegurar su firme arraigo y posterior desenvolvimiento.

A su muerte siguió Mazarino las ideas y la política general de aquél, pero carecía de su espíritu levantado y guerrero, por lo cual desapareció durante su gobierno la Marina militar tan recientemente creada. Cuando Luis XIV tomó en persona la dirección de la política, en 1661, no había sino treinta buques de guerra, de los cuales tan sólo tres tenían más de sesenta cañones. Entonces se dió la prueba más asombrosa de lo que es capaz de hacer un Gobierno absoluto cuando es llevado por mano firme y experta. Todo lo referente al tráfico, industrias, Marina y colonias, lo puso bajo la dirección de un hombre dotado de gran talento práctico, Colbert, que había estado á las órdenes de Richelieu y se había empapado completamente en sus ideas y política. Sus procedimientos tenían un espíritu completamente francés, por lo centralizador; todo estaba organizado y dirigido desde el gabinete del Ministro, cuyos planes, respecto al comercio y flota, eran: «Organizar los productores y comerciantes como un poderoso ejército, sujeto á una dirección inteligente y activa, con objeto de asegurar una victoria industrial para Francia por medio de la unidad y orden de sus esfuerzos; obligar á los obreros, á adoptar todos los procedimientos reconocidos como más perfectos por las personas inteligentes, á fin de obtener los productos mejores..... organizar la gente de mar y el comercio lejano en grandes cuerpos, de un modo análogo al comercio interior é industria, y poseer, para apoyo del poderío comercial de Francia, una Marina militar establecida sobre bases firmes y tan numerosa como hiciera falta para las necesidades futuras.» Respecto al régimen colonial también era partidario de una organización análoga,

pues el Gobierno empezó por volver á comprar el Canadá, Terranova, Nueva Escocia y las Antillas francesas á los que las poseían entonces, constituyéndose de esta manera un poder absoluto en su más amplia acepción, que tenía en su mano absolutamente todos los asuntos de alguna importancia para la Nación y que dirigía á ésta hacia la realización de varios proyectos, entre los que figuraba la creación de un gran Poder Naval.

No entra en nuestros propósitos la descripción de la obra realizada por Colbert, por lo que sólo haremos ver el papel desempeñado por el Gobierno en la creación del poder marítimo del Estado.

Este hombre tan notable no sólo tuvo en cuenta, aisladamente, cada uno de sus fundamentos, sino que supo abarcarlos todos, en su sagaz y previsora dirección: la agricultura, que aumenta los productos del suelo; la industria, que multiplica los productos del hombre; los caminos comerciales interiores y los reglamentos, que facilitan el cambio de productos del interior al exterior; la flota mercante y los aranceles aduaneros, que tendían á colocar el tráfico en manos de los franceses, con lo que estimulaba en el país la construcción de buques, que después habían de ser los que llevasen los productos de la Nación á sus colonias y viceversa; el gobierno de éstas y su desenvolvimiento, gracias al cual podría obtenerse un mercado lejano de creciente importancia, monopolizado por el comercio nacional; los tratados de comercio con todas las Naciones para favorecer el comercio francés é impuestos sobre los buques y productos extranjeros con objeto de dificultar el de las Naciones rivales. Todos estos medios empleó Francia para crear: 1.° Producción; 2.° Flota; y 3.° Colonias y mercados exteriores; en una palabra, Poder Naval.

El estudio de un trabajo como éste, es más sencillo y fácil cuando lo realiza un solo hombre, con arreglo á cierto plan lógico, que cuando se lleva á cabo lentamente ante la presión de intereses encontrados, por un sistema de gobierno

más complejo. Durante los pocos años que estuvo Colbert gobernando, puso en práctica la teoría del Poder Naval de un modo completo con arreglo al sistema y procedimientos centralizadores de Francia, mientras que para llevar á la práctica las mismas ideas, necesitaron los ingleses y holandeses que trascurrieran muchas generaciones. Aquel desarrollo fué, sin embargo, forzado y dependía únicamente de la duración del poder absoluto que cuidaba de él, por lo que sólo persistió mientras Colbert conservó el favor del Rey. Veamos el resultado que tuvo su gestión en el terreno en que era más directa la acción del Gobierno, ó sea en la Marina militar. Hemos dicho que en 1661, cuando se hizo cargo del Gobierno, no había en Francia más que treinta buques de guerra de los cuales sólo tres tenían más de sesenta cañones. En 1666 había setenta, entre los cuales se contaban cincuenta navíos y el resto eran brulotes; en 1671 aumentó el total desde setenta á ciento noventa y seis. En 1683 existían ciento siete buques de veinticuatro á ciento veinte cañones y doce de ellos de más de setenta y seis, además de muchos buques pequeños. El orden y método que se introdujo en los Arsenales, los hizo mucho más eficientes que los ingleses. Un Capitán de Navío inglés, que estuvo prisionero, cuando todavía continuaba el efecto de la obra de Colbert en las manos de su hijo, escribía diciendo:

«Cuando fui llevado allí, prisionero por primera vez, estuve cuatro meses en un hospital de Brest para curar mis heridas y quedé asombrado de la rapidez con que se tripulaban y alistaban sus barcos, cosa que hasta entonces había creído que no podía hacerse en parte alguna tan de prisa como en Inglaterra, en donde había diez veces más buques mercantes y por consiguiente diez veces mayor número de marineros que en Francia; pero allí vi alistarse en veinte días veinte buques de unos sesenta cañones cada uno; los llevaron á Brest, se desembarcaron sus dotaciones, y al llegar una orden de París, se carenaron, se les aparejó, recibieron vituallas y nuevas dotaciones y volvieron á salir con la facilidad mayor que podría imaginarse. Vi también desembarcar en cuatro ó cinco horas todos los cañones de un navío que tendría unos cien, con mucha más soltura y menos riesgo que en nuestro país. Todo esto pude observar desde la ventana del cuarto que tenía en el hospital.»

Un historiador marítimo francés, cita algunos hechos que son completamente increíbles, como el de una galera cuya quilla se puso á las cuatro y que á las nueve dejaba el puerto completamente armada. Estas tradiciones sólo pueden aceptarse como corroboración de la verdad de las afirmaciones más serias de este Oficial inglés y de la existencia de un notable grado de perfección, de orden y de grandes facilidades para el trabajo.

Pero todo este maravilloso desarrollo debido á la acción del Gobierno, se marchitó rápidamente en cuanto le faltó el apoyo de éste, sin haber tenido suficiente tiempo para que arraigara lo bastante en la vida de la Nación. La obra de Colbert fué una continuación de la política de Richelieu y por algún tiempo pareció que iba á seguir Francia esta línea de conducta, que la hubiese convertido en una gran Potencia marítima tan predominante en el mar como en la tierra.

Por razones que no es necesario mencionar ahora, llegó Luis XIV á sentir un gran odio contra Holanda, y como Carlos II participaba también de estos sentimientos, determinaron estos dos Monarcas la destrucción de las Provincias Unidas. Esta guerra, que estalló en 1672, aunque era muy contraria á los sentimientos naturales de Inglaterra, no representó para ésta error político tan grande como lo fué para Francia, sobre todo respecto al poder marítimo, pues mientras que la segunda contribuía á destruir un aliado probable y verdaderamente necesario, Inglaterra, procuraba la ruína del mayor rival marítimo que tenía entonces, que llegaba hasta serle superior bajo el punto de vista comercial. El resultado de esta guerra fué destruir en los seis años que duró, la mayor parte de la obra de Colbert, que con sus reformas había hecho próspera la situación de Francia en 1672, tan agobiada de deudas y con tal desbarajuste en su Hacienda, como estaba al subir al trono Luis XIV. La agricultura, la industria, el comercio y las colonias sufrieron mucho con ella; languideció todo lo creado por Colbert y se trastornó el

orden que había establecido en la Hacienda. De este modo destruyó Luis XIV las bases del Poder Naval—pues él era el único director de la política francesa—y perdió su mejor aliado marítimo. Aumentó el poder militar y el territorio de Francia, pero las fuentes del comercio y de la flota mercante se habían agotado durante la guerra, y aunque la Marina militar se mantuvo durante algunos años con el explendor y eficiencia antiguo, pronto empezó á decaer, y al terminar el reinado había ya prácticamente desaparecido.

La misma política equivocada en los asuntos marítimos, marcó de aquí en adelante todo el resto de su reinado de cincuenta y cuatro años. Luis XIV olvidó constantemente todos los intereses marítimos, á excepción de los buques de guerra, y no pudo ó no quiso ver que estos últimos servían de poco y tenían una vida muy precaria, si perecían las industrias y la flota mercante, con que realmente se sostenían. Su política, dirigida á obtener la supremacía en Europa por medio del poder militar y la extensión territorial, obligó á Holanda y á Inglaterra á una alianza que, como dijimos antes, expulsó á Francia del mar y atajó indirectamente el poderío de Holanda.

La Marina creada por Colbert quedó destruída y durante los diez últimos años del reinado de Luis XIV, no se hizo á la mar ninguna Escuadra francesa de importancia, á pesar de que la Nación estuvo en guerra casi contínua. Esto muestra la influencia tan considerable que puede ejercer sobre el desarrollo ó decadencia del Poder Naval la sencillez que existe en el sistema de Gobierno absoluto.

La última parte de este reinado atestigua que el Poder Naval no puede sostenerse si se debilitan sus bases, ó sea el comercio y las riquezas que éste origina. El Gobierno que le siguió, absoluto también, renunció voluntariamente y á petición de Inglaterra, á toda pretensión de sostener una verdadera Marina, porque el nuevo Rey era menor de edad y como el Regente era enemigo del Rey de España, se alió

con Inglaterra para perjudicar á éste y preservar el propio poderío. Ayudó á Inglaterra para que Austria, el enemigo hereditario de Francia, se estableciese en Nápoles y Sicilia, en perjuicio de España y unida con la Gran Bretaña destruyó la Marina y los Arsenales españoles. Aquí vuelve á verse el caso de un Gobierno personal que, olvidando los intereses marítimos de Francia, arruinó á un aliado natural, ayudando directamente al crecimiento de una Nación dueña de los mares, de la misma manera que lo había hecho ya indirectamente y sin intención Luis XIV en su reinado.

Esta fase pasagera de la política francesa, terminó con la muerte del Regente en 1726, pero desde entonces hasta 1760 continuó el Gobierno francés olvidando sus intereses marítimos. Es cierto que, gracias á algunas sensatas modificaciones hechas en sus leyes fiscales, encaminadas especialmente á dar mayor libertad al comercio (y debidas á Law, Ministro de origen escocés), se aumentó prodigiosamente el tráfico con las Indias Orientales y Occidentales, llegando á obtener gran prosperidad y riqueza las islas de Guadalupe y Martinica; pero tanto el comercio como las colonias quedaron á merced de Inglaterra cuando vino la guerra, en razón á la decadencia en que había caído la Marina. En 1756, que ya no estaba todo tan mal, Francia tenía tan sólo cuarenta y cinco navíos, mientras que Inglaterra contaba con unos ciento treinta, y cuando hubo que armar y equipar estos cuarenta y cinco navíos, se encontró con que faltaban materiales y no había aparejos, vituallas y ni siquiera artillería con que dotarlos. No era esto, sin embargo, todo, como puede verse por lo que refiere un escritor francés:

«La falta de método en el Gobierno, traía consigo la indiferencia y abría la puerta al desorden y á la indisciplina. Nunca habían sido tan frecuentes los ascensos injustos y nunca se vió descontento más general. Con el dinero y la intriga se alcanzaba más que con nada y esos eran los únicos medios que había, de lograr mando y poder. Los nobles y los advenedizos que tenían influencia en la capital y presumían en los puertos marítimos, se creían dispensados de hacer méritos. El despilfarro de los recursos del Estado y de los Arsenales no conocía límites. El honor

y la modestia eran cosas perfectamente ridículas, y como si no fueran bastantes todos estos males, el Ministerio hacia lo imposible por borrar las heroicas tradiciones del pasado que habian escapado del naufragio general. A los enérgicos combates del gran reinado, sucedieron por orden de la Corte los "encuentros de prudencia". Por preservar unos cuantos buques armados, única representación que habia del inútil material existente, se aumentaban las ocasiones ofrecidas al enemigo, haciéndole más fácil la lucha. A causa de este desdichado sistema nos limitamos siempre á observar una actitud defensiva tan ventajosa para el enemigo como contraria al carácter de nuestro pueblo. Esta prudencia ante el enemigo, impuesta por las órdenes del Gobierno, vino, á la larga, á destruir el carácter nacional y el abuso del sistema condujo á actos de indisciplina y deserción acaecidos bajo el fuego enemigo, de los que sería imposible hallar un solo ejemplo en el siglo anterior.»

La equivocada política seguida para buscar extensión territorial acabó con todos los recursos del país, y fué doblemente perjudicial porque dejó indefensas las colonias y el comercio, exponiendo á perder la mayor fuente de riqueza, como sucedió en efecto. Las Escuadras pequeñas que salían á la mar, eran destruídas por fuerzas muy superiores; los buques mercantes no podían navegar y el Canadá, Martinica, Guadalupe y la India cayeron en manos de los ingleses. Si no temiéramos extendernos demasiado, podríamos hacer un resumen interesante que mostrase la angustiosa miseria de Francia, (país que había abandonado el mar), contrastando notablemente con la riqueza creciente de Inglaterra, obtenida á pesar de todos sus sacrificios y esfuerzos de aquella época. Un escritor contemporáneo ha descrito la política de Francia en este periodo del modo siguiente:

«A causa de su enconada guerra con Alemania, Francia ha olvidado mucho su Marina, no gastando en ella lo que debia, lo cual, nos ha puesto en condiciones de poder descargar sobre su Poder Naval un golpe tal que quizá no pueda nunca volver á reponerse de él. Su guerra con Alemania ha desviado su atención de la defensa de sus colonias, con lo que nos ha facilitado los medios necesarios para conquistar algunas de las más importantes que tuvo. Ha olvidado, también, la protección de su comercio, por cuya razón ha sido destruído, mientras que el de Inglaterra, por el contrario, jamás estuvo más floreciente, ni aun en el estado más completo de paz. La guerra con Alemania ha perjudicado, en fin, á Francia hasta tal punto que la ha dejado incapacitada de poder sostener, por sí sola, una lucha aislada é inmediata contra Inglaterra.»

En la Guerra de los Siete Años perdió Francia treinta y siete navíos y cincuenta y seis fragatas, ó sea una fuerza tres veces mayor que la que poseyó la Marina entera de los Estados Unidos en cualquier momento, de la época de los buques de vela. «Por primera vez desde los tiempos de la Edad Media—escribe un historiador francés hablando de la misma guerra—venció Inglaterra, casi sin aliados, á Francia, que los tenía poderosos, solamente por la superioridad de sus Gobiernos». Efectivamente; pero era por la superioridad de los Gobiernos que empleaban la formidable arma del Poder Naval, resultado obtenido de una política firme y perseverante, dirigida siempre á un fin determinado.

La mayor postración de Francia, que fué entre los años de 1760 y 1763 (en cuya última fecha firmó la paz), constituye una enseñanza instructiva para los Estados Unidos en este periodo nuestro, de decadencia comercial y marítima; pero ya que hemos citado su decaimiento, confiemos en que aprovecharemos también su ulterior ejemplo. Hacia los mismos años (1760 y 1763), el pueblo francés se levantó, como lo hizo más tarde en 1793, y declaró sus deseos de tener Marina. «El sentimiento popular, diestramente dirigido por el Gobierno, hizo al pueblo francés pedir, de un extremo á otro, que la Marina fuese restaurada; las ciudades y las corporaciones regalaron barcos á la Nación y hubo suscripciones particulares, con el mismo objeto. Reinó prodigiosa actividad en los puertos que antes estaban tan silenciosos, y por todas partes se veía construir ó reparar barcos.» Como esta actividad fué duradera, se completaron los Arsenales, se puso el material de todas clases bajo un buen pie de utilidad, se reorganizó la artillería y se enseñó y sostuvo un cuerpo de diez mil artilleros bien adiestrados y ejercitados.

El espíritu y conducta de los Oficiales de Marina de la época, siguió inmediatamente los impulsos populares, habiendo habido entre ellos, algunos, de mayor cultura, que no se limitaron á esperar este movimiento de opinión, sino que

trabajaron activamente para conseguirlo. En ninguna época se desplegó mayor actividad intelectual y profesional, entre los Oficiales de Marina franceses, que en aquélla, en que se veían sus barcos podridos por la inacción del Gobierno. Un brillante Oficial francés de nuestro tiempo, escribía, á propósito de esto, lo siguiente:

«La situación tan triste á que se vió reducida la Marina en el reinado de Luis XV, cerrado el camino por completo, á los Oficiales, para realizar atrevidas empresas y brillantes victorias, les obligó á reconcentrarse en sí mismos, adquiriendo, por medio del estudio, los conocimientos que iban á poner á prueba algunos años después, confirmándose así la notable frase de Montesquieu de que "la adversidad es nuestra madre y la prosperidad nuestra madrastra"..... En el año 1769 se veía en todo su explendor aquella brillante pléyade de Oficiales, cuya actividad se extendió por todas las partes del mundo, abarcando en sus obras é investigaciones todos los ramos del saber humano. La Academia de Marina, fundada en 1752, se reorganizó también por aquel entonces» (1).

El primer Director de la Academia, un Capitán de Navío llamado Bigot de Morogues, escribió un tratado de táctica naval muy acabado, que fué la primera obra original escrita sobre este asunto desde la de Paul Hoste, á quien vino á sustituir. Pues bien; Morogues tuvo que estar estudiando y resolviendo los problemas de táctica en la época en que Francia no tenía Escuadra y era incapaz de intentar salir á la mar bajo los ataques de los enemigos. En esa fecha carecía Inglaterra de un libro análogo y un Teniente de Navío inglés se ocupaba en 1762 en traducir algunos capítulos de la notable obra de Hoste, omitiendo la parte mayor de ella. Hasta cerca de veinte años después, no se publicó en Inglaterra un estudio de táctica naval, muy ingenioso, debido á la pluma de Clerk, que era un simple particular escocés, el cual señalaba en su trabajo á los Almirantes ingleses el sistema que habían tenido los franceses para oponerse á sus ataques, mal combinados y descabellados (2). «Las investigaciones en la Aca-

(1) Gougeard: La Marine de Guerre; Richelieu et Colbert.

(2) Sea cualquiera la opinión que pueda formarse de las pretensiones de originalidad de Clerk al querer trazar un sistema de táctica naval (que ha sido seriamente impugnado), no cabe duda que sus críticas del pasado eran buenas. En lo que puede juzgar el autor, lo cree merecedor de alabanza por la notable originalidad que demuestra su obra, en un hombre, que no tenía enseñanzas militares ni marineras.

demia de Marina y el enérgico impulso que prestó, ella, á los trabajos de los Oficiales, no dejaron de contribuir, como esperamos demostrar más adelante, á la situación relativamente próspera en que se hallaba la Marina al empezar la guerra americana.»

Ya hemos dicho antes que la guerra de la Independencia americana llevó consigo un cambio en la política tradicional y constante de Inglaterra, aventurándola en una guerra en país lejano, mientras la acechaban, en la mar, poderosos enemigos deseosos de atacarla. Como Francia en las guerras con Alemania, recientes por aquel entonces, y como Napoleón después en la de España, Inglaterra convirtió un amigo en enemigo por una confianza de sus fuerzas, mal entendida, poniendo con ello á ruda prueba la base efectiva de su poder. Francia, por otra parte, evitó caer en el lazo en que tantas veces había caído, y volviendo la espalda al continente europeo, donde contaba con una neutralidad probable y con la certidumbre de la alianza española, se lanzó á la lucha con una buena Marina mandada por brillantes Oficiales, si bien dotados de poca experiencia, relativamente. Al otro lado del Atlántico tenía el apoyo de un pueblo amigo, con puertos propios y aliados, tanto en las Antillas como en el continente. La cordura de esta política y la influencia que ejerció esta conducta del Gobierno, en el desarrollo del Poder Naval, son cosas por sí solo evidentes, mas la descripción de los detalles de la guerra no pertenece á esta parte de la obra.

Para los americanos, el principal interés de esta guerra se encuentra en la campaña terrestre, pero para los Oficiales de Marina está en el mar, puesto que la guerra fué en sí esencialmente marítima. Los inteligentes y sistemáticos esfuerzos verificados durante veinte años alcanzaron el debido fruto, porque aunque la guerra naval terminara con un desastre, los esfuerzos combinados de las Escuadras francesas y españolas abatieron indudablemente el poder de Inglate-

rra y la arrancaron de sus colonias. En las diversas empresas y combates navales que tuvieron lugar durante la guerra, se mantuvo, en todas, muy alto el honor de Francia, si bien teniendo en cuenta el curso general de ella, sería difícil poder negar que la inexperiencia de los hombres de mar franceses comparados con los ingleses, las mezquinas rivalidades demostradas por el noble Cuerpo de Oficiales hacia los que procedían de diferente origen y sobre todo, la desdichada tradición mantenida durante tres cuartos de siglo, según ya se ha dicho, por un Gobierno cuya desacertada política les enseñó á salvar sus buques, en primer lugar, para economizar el material, imposibilitó á los Almirantes franceses de obtener no sólo gloria sino también las ventajas positivas que más de una vez tuvieron á su alcance. Cuando Monk dijo que la Nación que quiera dominar en el mar, deberá siempre atacar, dió con este dicho la clave de la política naval de Inglaterra, y si se hubieran inspirado constantemente, en el mismo espíritu las órdenes del Gobierno francés, entonces la guerra de 1778 hubiera terminado más pronto y mejor de lo que lo hizo. Es desagradable censurar la dirección habida en un servicio al cual se debe, con la ayuda de Dios, el que nuestra Patria lograse la independencia, pero hasta muchos escritores de su Nación hay, que reflejan el mismo espíritu de crítica. Un Oficial francés que estuvo embarcado durante aquella guerra, dice en un escrito muy sensato é imparcial, lo siguiente:

«¿Qué habrían pensado los Oficiales jóvenes que estuvieron en Sandy Hook con D' Estaing, en San Cristóbal con De Grasse y hasta los que llegaron á Rhode Island con De Ternay, cuando vieron que á su vuelta no se procesaba á éstos?» (1).

Otro Oficial francés de época muy posterior, justifica también la opinión expresada cuando habla de la guerra de la Revolución americana, en los términos siguientes:

«Era necesario desembarazarse de las desdichadas preocupaciones del tiempo de la Regencia y de Luis XV; pero las desgracias de que estaba tan lleno aquel perio-

(1) La Serre: Essais hist. et crit. sur la Marine Française.

do, eran demasiado recientes para que las olvidaran nuestros Ministros. Gracias á desdichadas vacilaciones, Escuadras que por su magnitud habían alarmado, con razón, á Inglaterra, quedaron reducidas á proporciones ordinarias. Aferrados á una política de falsas economías, alegaban los Ministros que á causa de los excesivos gastos que llevaba consigo el sostenimiento de la flota, era necesario que los Almirantes obrasen "*con la mayor circunspección*", olvidando que hacer las cosas á medias en la guerra no conduce más que al desastre. Por este motivo se ordenaba á nuestros Almirantes mantenerse en la mar, con sus Escuadras, el mayor tiempo posible, sin aventurarse en combates que pudieran causar la pérdida de buques, difíciles de reemplazar; y esto dió lugar á que más de una victoria completa que hubiera coronado la destreza de nuestros Almirantes y el valor de sus Comandantes, se trocara en un triunfo de pequeña importancia. Un sistema que sentaba como principio que el Almirante no hiciera uso de las fuerzas que mandaba, que le enviaba contra el enemigo con el propósito anticipado de recibir el ataque mejor que provocarlo y que minaba la fuerza moral con tal de salvar los recursos materiales no tenía más remedio que dar funestos resultados..... Este sistema deplorable fué, sin duda alguna, una de las causas que motivaron la falta de disciplina y las cobardes defecciones que marcaron los períodos, del reinado de Luis XVI, de la primera República y del primer Imperio» (1).

A los diez años de la paz de 1783, vino la Revolución francesa; pero aquel gran levantamiento que conmovió los cimientos de las Naciones, rompió los lazos de la disciplina social y sacó de la Marina á casi todos los Oficiales experimentados del tiempo de la Monarquía, que simpatizaban con el antiguo estado de cosas, no libró á la Marina francesa de sistema tan perjudicial. Fué más fácil derrocar la forma de Gobierno que destruir una tradición profundamente arraigada. Oigamos lo que dice otro Oficial francés de la más elevada graduación y notabilísimo escritor, al hablar de la inacción de Villeneuve, el Almirante que mandaba la retaguardia en el combate de Aboukir, cuyo jefe no levó anclas, al ver que destruían la cabeza de la columna:

«Iba á llegar día (Trafalgar) en que Villeneuve lamentase á su vez, como lo hicieron De Grasse y Duchayla antes que él, el ser abandonado por una parte de su Escuadra. Hemos llegado á sospechar que existió alguna razón ignorada para esta coincidencia tan funesta; pues no es natural que, entre tanto hombre de honor, se

(1) Lapeyrouse. Bonfils: Hist. de la Marine Française.

hallasen tan á menudo Almirantes y Comandantes que incurriesen en esa falta. Si el nombre de algunos de ellos está, hasta en nuestros dias, tan tristemente asociado á la memoria de nuestros desastres, podemos estar seguros de que la falta no es suya por completo. Debemos condenar más bien la naturaleza de las empresas en que se vieron aventurados y aquel sistema de guerra defensiva prescrita por el Gobierno francés, que calificaba Pitt en el Parlamento inglés, como precursor de una ruina segura.

Cuando quisimos dejar aquel sistema, ya se habia infiltrado en nuestras costumbres, habia debilitado nuestras armas, por decirlo así, y paralizado la propia confianza en nosotros mismos. Con frecuencia salian de puerto nuestras Escuadras con misiones especiales que cumplir, pero con la intención de evitar encuentros con el enemigo; si se tropezaba con él, se consideraba ya esto como un golpe de mala suerte, y bajo esta impresión entraban en combate nuestros buques, sometiéndose á los deseos del adversario, en vez de obligarle á los nuestros..... La fortuna hubiera tardado más en decidirse entre ambas flotas y al final no lo hubiera hecho tan en contra nuestra, si al estar Nelson á medio camino, Brueys hubiera podido salir fuera, para encontrarlo y combatirlo. Esta guerra, hecha con tantas cortapisas como la hicieron Villaret y Martin, duró mucho por la circunspección de algunos Almirantes ingleses y las tradiciones de la táctica antigua. El combate de Aboukir rompió con todas estas tradiciones, abriendo paso á una nueva época de acciones más decisivas» (1).

Pocos años después vino Trafalgar y otra vez cambió de política el Gobierno francés en lo referente á la Marina. El autor citado últimamente se expresa así:

«El Emperador cuyo brillante genio trazaba planes para sus Escuadras lo mismo que para sus Ejércitos, estaba cansado de tan inesperados reveses. Dejó de ocuparse de un campo de batalla en el que la fortuna le habia vuelto la espalda y decidió perseguir á Inglaterra en todas partes excepto en el mar; verdad que emprendió la reconstrucción de la Marina, pero sin concederla ninguna parte en la lucha, que por aquel entonces era más encarnizada que nunca.... A pesar de eso, lejos de disminuir la actividad de nuestros Arsenales, la redobló. Todos los años se ponia la quilla de nuevos navíos y se agregaban otros á la flota; Venecia y Génova vieron renovarse bajo su mando, los antiguos explendores, y desde las riberas del Elba á las costas del Adriático, secundaban con emulación todos los puertos del continente, los pensamientos creadores del Emperador. Se reunieron numerosas Escuadras en el Escalda, Brest y Tolón.... pero, Napoleón, no quiso dar al fin á su Marina, llena de ardor y confianza en si misma, la ocasión de poder medir sus fuerzas con las del enemigo.... Abatido por tantos reveses, sostuvo nuestros buques armados, solamen-

(1) Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes.

te para obligar á nuestros enemigos á mantener bloqueos, cuyo enorme coste debía agotar su Tesoro.»

Cuando cayó el Imperio, Francia tenía ciento tres navíos y cincuenta y cinco fragatas.

Si pasamos ahora, de las enseñanzas que nos proporciona la historia del pasado á la influencia general que ejerce el Gobierno sobre la suerte de su pueblo, veremos que esta influencia puede obrar de dos maneras diferentes, pero ambas están estrechamente relacionadas entre sí.

Primera, en tiempo de paz: El Gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición á buscar aventuras y ganancias por medio del mar; y hasta puede intentar la creación de tales industrias ó aficiones donde no existan expontáneamente; ó por el contrario, puede el Gobierno obrar desacertadamente y estorbar ó detener el progreso que el pueblo hubiera llevado á cabo, dejándolo en libertad. Sea cualquiera el camino que siga, es indudable que el Gobierno de un pueblo ejercerá siempre influencia decisiva, ya creando ó dañando al Poder Naval del país, en todo lo referente al comercio pacífico, el cual no nos cansaremos de repetir que es la única base en que puede apoyarse una Marina poderosa.

Segunda, en tiempo de guerra: La influencia del Gobierno se manifestará de un modo más directo sosteniendo una Marina militar proporcionada al desarrollo de la mercante y á la importancia de sus intereses marítimos. Más importante todavía que el número de los buques de guerra es su organización, que debe estimular el buen espíritu y la actividad, contando con todos los medios necesarios para adquirir rápido desarrollo en tiempo de guerra, manteniendo al efecto las fuerzas de reserva necesarias, tanto en personal como en material, con disposiciones estudiadas y precisas, á fin de obtener en caso preciso la movilización de esta reserva de que hemos hablado ya detenidamente, cuando tratamos del carácter de cada pueblo. En esta segunda parte de la preparación

para la guerra, debe incluirse, indudablemente, el sostenimiento de Estaciones navales en todos aquellos puntos lejanos del mundo, á que deban ir los buques de guerra por ir también los mercantes. La protección de dichas Estaciones puede llevarse á cabo, bien por medio de fuerza militar, como sucede en Gibraltar y Malta, ó bien por ser amiga la población que las rodea, como sucedió en un tiempo con las colonias americanas y probablemente ocurriría ahora con la Australia.

Esta amistad del país que la rodea, unida á una razonable preparación militar, es la mejor manera de defenderlas, y cuando esto va unido á una decidida preponderancia marítima, puede decirse que, con ello, se hace completamente segura la situación de un Imperio extenso y diseminado como es hoy día el de Inglaterra, pues si bien es verdad que un ataque inesperado puede causar desastres en algún sitio, la superioridad actual de su poder marítimo evita que dichos desastres sean generales ó irremediables. La Historia ha demostrado esto de un modo completo. Las bases navales de Inglaterra han estado en todas las partes del mundo, y sus Escuadras á la vez que han protegido y mantenido las comunicaciones mutuas entre ellas, han contado con las mismas para su protección y refugio.

Las colonias afectas á la Metrópoli proporcionan, pues, por este motivo, el apoyo más seguro al Poder Naval exterior de un país. En tiempo de paz, puede ejercer el Gobierno su influencia, fomentando por toda clase de medios el afecto y la unidad, á fin de establecer tal solidaridad de intereses, que el bienestar individual sea el bienestar general y la disputa de uno la de todos; y en tiempo de guerra, organizando de tal modo la defensa, con medidas anteriores, que se vea de un modo patente, está equitativamente distribuída la carga, de donde todos obtienen sus beneficios.

Los Estados Unidos no tienen colonias de este género, ni es probable que las tengan. Respecto á las Estaciones nava-

les puramente militares, está expresado el sentimiento popular de su pueblo, con bastante exactitud, en lo que decía, hace unos cien años, un historiador de la Marina inglesa, hablando de Gibraltar y Mahón: «Los Gobiernos militares se acomodan tan poco con la industria de un pueblo comercial y repugnan tanto al carácter del pueblo inglés, que no me extraña que gente de buen criterio y de todas clases, opine por la cesión de dichos puertos como se cedió ya, anteriormente, Tánger». No teniendo los Estados Unidos posesiones coloniales exteriores ni militares, sus buques de guerra serán como los pájaros de tierra, que son incapaces de alejarse mucho de sus propias costas. Así, pues, el primer deber de un Gobierno que se propusiera desarrollar el Poder Naval de la Nación, sería, por consiguiente, procurar puntos de parada para ellos, donde pudieran proveerse de carbón y efectuar sus reparaciones.

Como el objeto práctico de esta investigación es deducir consecuencias aplicables para el servicio y la Patria, de las enseñanzas de la Historia, será oportuno ver hasta qué punto envuelven riesgo serio las circunstancias actuales de los Estados Unidos, y es necesaria la atención del Gobierno para reconstruir su Poder Naval.

Puede decirse, casi en absoluto, que desde la guerra de Secesión hasta nuestros días, no se ha ocupado el Gobierno, de un modo efectivo, más que del primero de los elementos que constituyen el Poder Naval; ó sea, del desenvolvimiento interior, aumento de la producción y consiguiente confianza en los recursos propios. En esto ha seguido por completo las inclinaciones de los elementos directores del país, aunque no siempre representan dichos elementos la opinión verdadera de él mismo, aun en el caso de tratarse de un país libre. De todas maneras, es indudable que, además de carecer de colonias actualmente, se carece, también, del eslabón intermedio representado por la Marina mercante y los intereses ligados con ella. En resumen, los Estados Unidos tienen tan sólo

uno de los tres elementos que constituyen el poder marítimo.

Han cambiado tanto las circunstancias de una guerra naval de cien años acá, que es dudoso se vuelva á ver, como en las guerras de Inglaterra y Francia, una prosperidad tan grande en uno de los bandos al par que tan desastrosos efectos en el otro. Encastillada Inglaterra en su seguro y orgulloso dominio de los mares, impuso á los neutrales un yugo que nunca se soportará de nuevo, y el principio de que el pabellón cubre la mercancía, está ya para siempre asegurado. Pueden llevarse, por lo tanto, con completa seguridad, las mercancías de un beligerante bajo bandera neutral, á excepción del contrabando de guerra ó cuando se trate de ir á puertos bloqueados; y respecto á éstos, también es cierto que sólo existirán cuando el bloqueo sea efectivo y no en papel.

Dejando á un lado la cuestión de la defensa de sus puertos contra la toma ó imposición, sobre los mismos, de fuertes contribuciones exigidas por el enemigo, en cuyo asunto existe casi completa unanimidad en teoría y la mayor indiferencia en la práctica, preguntaremos: ¿qué necesidad tienen los Estados Unidos del Poder Naval? Su comercio lo verifican hasta ahora en buques extranjeros; ¿por qué debiera desear el pueblo tener lo que á tanta costa habría de ser defendido? Mirada esta cuestión bajo el punto de vista económico, se sale del objeto de esta obra, pero no así el estudio de las pérdidas y males que pueden originarse al país en caso de guerra, pues esto entra de lleno en el tema de este libro.

Dando, pues, por sentado que el comercio exterior de los Estados Unidos, tanto de exportación como de importación, se verifique en buques completamente libres, que no pueda tocar el enemigo á menos que no se dirijan á puertos bloqueados, preguntaremos de nuevo: ¿cuándo se dice que un bloqueo es efectivo? La definición actual es: «cuando constituye un peligro manifiesto para todo barco que trate de entrar en el puerto ó salir de él.» Esto es evidentemente muy

elástico. Muchos recordarán que en la guerra de Secesión, después de un ataque nocturno á la Escuadra de los Estados Unidos que estaba frente á Charleston, hicieron salir los confederados, la siguiente mañana, á un vapor que llevaba algunos de los Cónsules extranjeros, quienes pudieron ver de este modo que no había, á la vista, ningún buque bloqueador, haciendo una declaración de ello. Apoyadas en el valor de esta declaración, pretendieron algunas autoridades Sudistas que el bloqueo estaba técnicamente interrumpido y no podía establecerse sin nueva notificación. Ahora bien; ¿se necesita que la Escuadra bloqueadora esté á la vista para hacer un bloqueo efectivo? Media docena de vapores de gran andar, que navegasen á veinte millas de la costa entre Nueva Jersey y la costa de Long Island, constituirían un verdadero peligro para los vapores que intentasen entrar ó salir de Nueva-York por su boca principal y de un modo análogo podrían cerrarse efectivamente el puerto de Boston y las bahías de Delaware y Chesapeake. El núcleo principal de las fuerzas bloqueadoras, destinado no sólo á capturar los buques mercantes sino á resistir cualquier intento de romper, por la fuerza, el bloqueo, no necesitaría hallarse á la vista, ni estar en situación conocida por los bloqueados.

El grueso de las fuerzas de Nelson estaba dos días antes de Trafalgar á cincuenta millas de Cádiz, y sólo tenía cerca de este puerto una pequeña división destinada á vigilarlo. A las siete de la mañana empezó á navegar la Escuadra aliada, y á pesar de la falta de medios de aquella época, lo supo Nelson á las 9^h-30^m, lo que demuestra que la Escuadra inglesa colocada á esa distancia constituía un peligro muy positivo para su enemigo.

Hoy, parece posible que con los cables telegráficos submarinos, puedan las fuerzas bloqueadoras próximas y lejanas de la costa estar en comunicación telegráfica unas con otras á lo largo de todo el litoral de los Estados Unidos, prestándose rápidamente mútuo apoyo, y aunque pudiese darse el

caso, merced á una combinación militar afortunada, de que un destacamento fuese atacado por fuerzas superiores, siempre podría, por regla general, avisar y replegarse sobre los demás destacamentos amigos. Además, suponiendo que se forzase el bloqueo de cualquier puerto, rechazando en día determinado á los barcos encargados de sostenerlo, siempre podría notificarse al día siguiente, por telégrafo, su restablecimiento. Para evitar estos bloqueos, es preciso contar con suficiente número de buques de guerra para crear tal peligro á la flota bloqueadora, que le sea imposible mantener sus posiciones. En este caso, podrán ir y venir con entera libertad todos los buques neutrales á excepción de los que lleven contrabando de guerra, y se podrán mantener las relaciones comerciales al exterior con todo el resto del mundo.

Puede argüirse que, dada la extensión de los Estados Unidos, no se podría hacer efectivo un bloqueo de todo el litoral, y nadie estará tan dispuesto á creerlo como los Oficiales que recuerden la forma en que se sostuvo el de los puertos de la costa del Sur; pero en la situación actual de nuestra Marina militar y aunque se le hagan algunos aumentos que no excedan á los propuestos por el Gobierno [1], el bloqueo de Boston, Nueva-York, las bahías de Delaware, de Chesapeake y el Misisipí; en una palabra, todos los grandes centros de importación y exportación, no implicaría para una de las grandes Naciones marítimas un esfuerzo mayor que los hechos otras veces. Inglaterra ha bloqueado á la vez Brest, la costa del golfo de Vizcaya, Tolón y Cádiz, que tenían poderosas Escuadras fondeadas dentro de sus puertos.

Es cierto que los buques neutrales podrían llevar las mercancías á otros puertos de los Estados Unidos, diferentes de los citados; pero ¡cuánto quebranto no implicaría esto en el tráfico general del país! ¡Qué falta de elementos en algunos

(1) Después de escribirse esto, ha propuesto el Ministro de Marina en la Memoria presentada en 1889, construir una Escuadra con la que sería muy aventurado el sostenimiento del bloqueo descrito antes.

casos y cuántas dificultades en los medios de trasporte, por ferrocarril ó por agua, por la carencia de muelles de carga y descarga, de embarcaciones y almacenes, no envolvería este cambio forzoso de los puertos de entrada! ¿No causaría muchos quebrantos y pérdidas considerables de dinero un trastorno semejante? Y cuando se hubieran remediado parcialmente estos males á fuerza de gastos, podría el enemigo paralizar estos nuevos centros como había paralizado los antiguos. Seguramente no moriría de hambre el pueblo de los Estados Unidos, pero podría sufrir considerablemente; y respecto á los elementos que son contrabando de guerra, ¿no hay motivo para creer que los Estados Unidos no podrían hoy disponer, por sí solos, de los necesarios para el caso de cualquier eventualidad?

El problema cae completamente bajo la acción del Gobierno, el cual podría construir una flota que aunque no fuese capaz de ir á países lejanos, pudiera, al menos, mantener despejadas las costas propias en caso de guerra. El país ha prestado poca atención á los asuntos marítimos en este cuarto de siglo y ya hemos visto en Francia y en Inglaterra los resultados que trae esta política ó la opuesta. Sin que pretendamos establecer la existencia de una gran analogía entre el caso de los Estados Unidos y el de una cualquiera de estas dos Naciones, sí puede afirmarse con toda certeza que, para el bien del país, es necesario que las condiciones en que se hace el comercio no se alteren, en lo posible, por una guerra exterior. Para conseguir ésto, no sólo será necesario rechazar al enemigo de nuestros puertos, sino mantenerlo alejado de nuestras costas [1]. Ahora bien; ¿puede tener-

(1) La palabra «defensa» expresa dos ideas diferentes en la guerra, que conviene separar con objeto de evitar confusiones. Existe la defensa pura y absoluta que procura aumentar sus fuerzas y espera el ataque; ésta puede llamarse pasiva, y hay otra clase de defensa que se funda en el principio de que, la salvación propia—que es el verdadero objeto de la defensa—está mucho más asegurada atacando al enemigo. En la defensa de costas se ven claramente manifestados ambos sistemas: el primero lo representan las fortificaciones fijas, defensas submarinas y en general todas las obras de carácter permanente cuyo objeto es detener al enemigo que inten-

se esta Marina de guerra sin reconstituir la Marina mercante? Es dudoso. La Historia ha mostrado que sólo bajo el poder de un déspota puede crearse y sostenerse una Marina militar aislada, como sucedió con Luis XIV y, aun así, careció del necesario arraigo y la experiencia demostró lo efímero de su desarrollo. Mas en un Gobierno representativo, los gastos militares necesitan estar apoyados por fuertes intereses que estén convencidos de su necesidad, á fin de que puedan llevarse á cabo, y estos intereses ni existen ni pueden existir aquí, á menos que el Gobierno no favorezca su desarrollo. Decir ahora si la Marina mercante debería reconstituirse por medio de subvenciones ó de libertades comerciales, valiéndose de una persistente aplicación de tónicos ó por crecimiento natural al aire libre, es cuestión que se sale del orden militar, para entrar en el económico.

Es dudoso, sin embargo, que se construyese una Marina militar suficiente aunque tuviera nuestra Nación una gran flota mercante, pues la distancia que la separa de las demás grandes Potencias, aparece en cierto modo como una protección, aunque en realidad no lo sea. La única causa, que quizá motivara la construcción de una Marina militar, se está

---

te entrar; el segundo lo constituyen todos los elementos y armas que no esperan el ataque, sino que van al encuentro de los barcos enemigos, ya sea á pocas millas de distancia ó ya hasta sus mismas costas. Esta defensa pudiera confundirse con una guerra ofensiva, pero no lo es en realidad, pues sólo cuando el objetivo sea el territorio enemigo, en vez de serlo su Escuadra, será una guerra ofensiva. Inglaterra defendió sus costas y sus colonias por medio de Escuadras estacionadas frente á los puertos franceses, las cuales tenian la misión de combatir á las francesas si salian. Los Estados Unidos, en la guerra de Secesión, estacionaron también sus Escuadras frente á los puertos Sudistas, pero no porque temiesen al enemigo, sino para derribar la Confederación, aislándola del resto del mundo, atacándola al final en sus mismos puertos. Los sistemas eran iguales, pero en el primer caso era una guerra defensiva, y ofensiva en el segundo.

La confusión de estas dos ideas conduce á innecesarias discusiones acerca de la esfera de acción propia del Ejército y de la Marina en lo referente á la defensa de costas. Las defensas pasivas pertenecen al Ejército, mientras que todas las que tienen movimiento sobre las aguas pertenecen á la Marina, á la cual corresponde la defensa ofensiva. Si los marineros se emplean en guarnecer fuertes, se convierten en parte integrante de las defensas de tierra; y de igual manera se convierten en fuerzas marítimas las tropas que se embarquen de dotación en los barcos.

ahora, probablemente, incubando en el istmo de la América Central. Tengamos esperanzas de que no llegue acá demasiado tarde.

Aquí terminamos el análisis general de los principales elementos que afectan favorable ó desfavorablemente al desarrollo del Poder Naval de las Naciones. El objeto ha sido ir estudiando la tendencia favorable ó contraria que representa cada uno de estos elementos y después hacerla visible por medio de algunos casos particulares, obtenidos de las enseñanzas del pasado. Este estudio, aunque abarca indudablemente horizontes más amplios, cae completamente dentro de la esfera de acción de la estrategia, y no de la táctica. Las consideraciones y principios que hemos estudiado dependen solamente de la esencia de las cosas, sin que se alteren las causas ni sus efectos de una época á otra. Existen, por decirlo así, en el orden de la Naturaleza, de cuya inmutabilidad se oye hablar tanto en nuestros días.

La táctica, por el contrario, depende de la clase de armas que el hombre emplea, y por lo tanto sufrirá modificaciones de generación en generación á medida que aumente el progreso humano. A la táctica, precisa de vez en cuando alterarla y hasta cambiarla por completo, mientras que las viejas bases ó fundamentos en que descansa la estrategia, por antiguos que sean, siguen, desde los tiempos más remotos, tan firmes como si fuera una roca.

Ahora iremos examinando la Historia general de Europa y América, procurando estudiar, más particularmente, la influencia ejercida en esa Historia y sobre el bienestar de los pueblos, por el Poder Naval, en su más amplia acepción. De vez en cuando citaremos ejemplos particulares que confirmen y ayuden á hacer más visibles las enseñanzas generales de la Historia. Este estudio ha de ser estratégico en sus líneas generales, según la amplia definición que ya antes hemos citado y admitido para la estrategia naval, ó sea: «la que tiene por objeto fundar, sostener y aumentar, tanto en la

paz como en la guerra, el Poder Naval de un país.» Cuando nos ocupemos de combates aislados, trataremos de señalar las ocasiones en que la oportuna aplicación de los principios generales ó el olvido de ellos, han decidido el resultado, sin dejar por esto de tener en cuenta que los cambios verificados hoy en los detalles quitan mucha oportunidad á las enseñanzas; y en igualdad de las demás circunstancias, citaremos con preferencia los hechos que por ir asociados á nombres de los Oficiales más notables, muestren el estado de perfección alcanzado por la táctica en cada época y servicio. Haremos también lo posible por deducir las enseñanzas que se puedan desentrañar de la analogía que se observe entre las armas antiguas y modernas, sin extremar demasiado el parecido; y por último, deberá tenerse en cuenta que, á pesar de todos los cambios, la naturaleza del hombre es siempre igual; por lo que la ecuación personal, aunque indeterminada en cantidad y calidad para cada hecho particular, hay siempre la seguridad de encontrarla.

CAPÍTULO II

Estado de Europa en 1660.—Segunda guerra Anglo-Holandesa, 1665-1667.—Combates navales de Lowestoft y de los Cuatro Días.

Dijimos antes que empezaríamos nuestro estudio histórico hacia la mitad del siglo diecisiete, pero en realidad empezará un poco más tarde, en el año 1660. En Mayo de este año fué restaurado en el trono de Inglaterra el Rey Carlos II y en Marzo del siguiente, cuando murió Mazarino, reunió Luis XIV á sus Ministros y les dijo: «Os he citado para deciros que hasta aquí he tenido á bien permitir al difunto Cardenal la dirección de mis asuntos, pero en adelante seré yo mi propio Ministro; he dispuesto que ningún decreto se extienda sin orden mía, expresa, y ordeno á los Ministros y al Superintendente de Hacienda que no firmen nada sin mandato mío». Así empezó este Gobierno personal, que se sostuvo no sólo nominalmente, sino de una manera efectiva, durante medio siglo.

En el espacio de un año se vió establecer un nuevo sistema de vida nacional, después de un periodo de confusión más ó menos prolongado, en las dos Naciones, que en medio de todas las vicisitudes han desempeñado los papeles más importantes en la historia marítima de Europa y América, y, por consiguiente, del mundo entero. La historia marítima no es, sin embargo, más que uno de los factores en el conjunto de los progresos y decadencias que las Naciones conocen bajo el nombre de Historia de las mismas, y si no se tienen en cuenta los demás factores, á los que está aquélla tan íntimamente ligada, puede ser causa de que se forme un juicio equivoca-

do de su importancia, bien exagerándola ó bien creyéndola menor de lo que es.

El convencimiento de que no se le concede, ni con mucho, la importancia que merece—cuando no se prescinde en absoluto de ella—por la gente que no está relacionada con el mar y particularmente por el pueblo actual de los Estados Unidos, nos ha hecho emprender este trabajo.

La fecha elegida de 1660, es algo posterior á otra que señaló un gran arreglo en los negocios europeos, con el tratado de Westfalia ó Munster, celebrado el año 1648, por el cual se dió fin á una guerra general conocida en la Historia con el nombre de Guerra de los Treinta Años. En este tratado reconoció España, formalmente, la independencia de las Provincias Unidas de Holanda, que hacía tiempo estaba prácticamente asegurada, y á este tratado siguió el de los Pirineos, concertado en 1659 entre España y Francia, proporcionando ambos á Europa una paz general, á la que había de seguir en breve una serie de guerras casi universales que duraron toda la vida de Luis XIV; guerras que estaban llamadas á producir grandes cambios en el mapa de Europa, provocando la creación de nuevas Naciones, la decadencia de otras y grandes transformaciones en todas, tanto en extensión territorial como en poderío. En todos estos resultados tuvo directa ó indirectamente una gran influencia el Poder Naval.

Antes de entrar en materia, conviene echar una ojeada sobre el estado de las Naciones europeas en la época que empieza nuestra narración. Durante las luchas que tuvieron lugar en un periodo que abarca casi un siglo, terminado todo con la paz de Westfalia, la familia real conocida con el nombre de Casa de Austria fué el poder más temido entre todos los demás, en razón á la superioridad que tuvo sobre aquéllos. Mientras duró el largo reinado del Emperador Carlos V, —que había abdicado un siglo antes de la época en que empieza nuestra historia—el jefe de esta Casa había reunido en su persona las dos coronas de Austria y España, las cua-

les tenían, entre otras posesiones, los países que se conocen hoy con los nombres de Holanda y Bélgica, á lo que unían influencia preponderante en Italia toda. Al abdicar Carlos V, se separaron las dos grandes Monarquías de España y Austria, las cuales, aunque gobernadas por personas diferentes, eran regidas por miembros pertenecientes á la misma familia y conservaron, por lo tanto, la unidad de miras y simpatías que sellaron los enlaces dinásticos habidos aquel siglo y el siguiente, agregándose también á estos lazos de unión el motivado por la igualdad de religión. Durante el siglo que precedió á la paz de Westfalia, el poder de esta familia y la igualdad de religión fueron las causas que ejercieron mayor influencia en la acción política: fué éste el periodo de las grandes luchas religiosas en el que pelearon Nación contra Nación, Soberanía contra Soberanía, y hasta en un mismo país, partido contra partido.

La persecución religiosa provocó el levantamiento de la Holanda, protestante, contra España, y fué causa del reconocimiento de su independencia tras ochenta años de lucha más ó menos constante. Los disturbios religiosos, que alcanzaron á veces las proporciones de guerra civil, perturbaron á Francia durante la mayor parte de ese periodo, y no sólo afectaron profundamente á su política interna, sino también á la externa. Fué aquélla la época en que tuvieron lugar las matanzas de San Bartolomé, el asesinato de Enrique IV por motivos religiosos, el sitio de La Rochela y las intrigas constantes entre la España católica y los católicos franceses.

Cuando terminaron aquellas pasiones que trataban de colocar la Religión fuera de su terreno natural, empezaron á ejercer las necesidades políticas y los intereses de las Naciones, una influencia mayor y más lógica, lo cual no quiere decir que durante el periodo anterior no se hubieran tenido en cuenta, sino que los odios religiosos habían obcecado á los gobernantes, estorbando la política dirigida hacia otros fines. Habiendo sido Francia una de las Naciones que más sufrió

con la excitación producida por las pasiones religiosas, á causa del número y clase de gentes que constituía la minoría protestante, era natural que se señalase allí de modo más marcado la reacción contra las mismas. Colocada entre España y los Estados alemanes, de los cuales, Austria, con gran diferencia, era el más poderoso, fué para Francia verdadera necesidad restablecer la unión interior y detener el poder de la Casa de Austria.

Afortunadamente para ella, le concedió la Providencia dos grandes gobernantes, que se sucedieron uno á otro, Enrique IV y Richelieu, hombres para quienes la Religión no era un fanatismo y que cuando tuvieron que tenerla en cuenta en la política, dirigieron su acción, reconociéndola, mas sin dejarse dominar por ella. Bajo su gobierno recibieron los estadistas franceses un programa político que Richelieu legó como tradición, y que comprendía las líneas generales siguientes: 1.° Unión interior del Reino, apaciguando ó acallando los odios religiosos y centralizando la autoridad en el Rey; 2.° Oposición al poderío de la Casa de Austria, lo cual implicaba, necesariamente, por el momento, realizar una alianza con los Estados alemanes protestantes y con Holanda; 3.° Aumentar el territorio de Francia por el Este á expensas de España, principalmente, la cual poseía por aquel entonces, no sólo la Bélgica actual sino otras provincias diversas incorporadas á Francia mucho tiempo há; y 4.° La creación y desenvolvimiento de un gran Poder Naval, que aumentase la riqueza del Reino y pudiese hacer frente al enemigo hereditario de Francia, ó sea á Inglaterra, lo que implicaba, también, una alianza con Holanda.

Tales eran las líneas generales del programa político trazado por estadistas de excepcional capacidad, para servir de norma al pueblo que no sin motivo pretende ser el elemento de civilización más poderoso de Europa y el que va á la cabeza del progreso, sabiendo combinar el adelanto político con el desarrollo individual. Más adelante veremos hasta qué

punto continuó Luis XIV esta tradición, que Mazarino había sostenido, y los resultados que obtuvo Francia con ella; mientras tanto, nos limitaremos á hacer notar que de estos cuatro elementos necesarios para la grandeza de Francia, el Poder Naval era uno de ellos, y como el segundo y tercero tenían que conseguirse, en parte, por él, puede decirse que el Poder Naval era uno de los grandes recursos de que tenía que valerse Francia para sostener su grandeza *exterior*. Contra Inglaterra en la mar y contra Austria en tierra, tenía que dirigir todos sus esfuerzos.

Si consideramos la situación de Francia en 1660 bajo el punto de vista de la mayor ó menor facilidad con que contaba para poder emprender el camino marcado por Richelieu, veremos, que la paz interior estaba prácticamente asegurada, el poder de la nobleza abatido por completo, se había llegado al final de las discordias religiosas, el tolerante edicto de Nantes estaba todavía en vigor y los protestantes que aun quedaban descontentos habían tenido que someterse á la fuerza. Todo el poder estaba concentrado, por completo, en el Trono. A pesar de esto y de la paz que gozaba el país, la situación general era poco satisfactoria; no existía en realidad Marina, el comercio, tanto interior como exterior, distaba mucho de ser próspero, la Hacienda estaba empobrecida y se disponía de reducido Ejército.

España, ante quien temblaban las Naciones, aun no hacía un siglo, se hallaba entonces en un estado de postración completa y apenas si tenía fuerzas, habiéndose extendido la debilidad central á todos los ramos de su administración. En extensión territorial era grande todavía, pues conservaba los Países Bajos españoles, Nápoles, Sicilia y Cerdeña; Gibraltar no había caído aún en manos de los ingleses y conservaba todavía sus vastas posesiones de América, á excepción de Jamaica, conquistada ya por Inglaterra pocos años antes. El estado de su Poder Naval lo hemos descrito en otro lugar. Muchos años antes había convenido Richelieu una alianza

temporal con España, en virtud de la cual había de poner ésta á su disposición cuarenta buques; pero estaban, en su mayoría, tan mal armados y tan mal mandados, que se vió obligado á despedirlos. La Marina española estaba entonces en un estado de postración completa, y su impotencia no podía pasar desapercibida á la penetrante vista del Cardenal. Puede juzgarse del estado de degeneración en que había caído esta Marina, tan soberbia en otro tiempo, por un encuentro que tuvo lugar entre las Escuadras española y holandesa el año 1639.

«La Marina—dice el relato citado—tuvo uno de esos encuentros que, por su repetición durante esta guerra, fueron causa de que cayese España de su alta categoría de dueña de los mares, en ambos hemisferios, á una situación despreciable entre las Potencias marítimas. Estaba el Rey preparando una poderosa flota para llevar la guerra á las costas de Suecia, y para su alistamiento había mandado un refuerzo de hombres y municiones que debían partir del puerto de Dunquerque. Para cumplimentar esto, salió una flota, que no bien dió la vela, fué atacada por Von Tromp, el cual logró capturar algunos de sus barcos, obligando á los demás á volverse otra vez á puerto. Poco después capturó Von Tromp tres buques ingleses (neutrales) que llevaban mil setenta soldados españoles desde Cádiz á Dunquerque, hizo prisioneros los soldados y dejó marchar libremente los buques.

Después de esto destacó Tromp diecisiete de sus barcos para bloquear á Dunquerque y se dirigió con los doce restantes al encuentro de la flota enemiga que no tardó en avistar cuando entraba por el Canal de la Mancha en número de sesenta y siete velas, y con dos mil soldados á su bordo. Habiéndosele incorporado Witt, que traía cuatro buques más, atacó Tromp resueltamente, con su pequeña fuerza, al enemigo. El combate duró hasta las cuatro de la tarde, á cuya hora se refugió el Almirante español en Las Dunas. Tromp decidió atacarle si salía, pero á pesar de tener Oquendo una poderosa Escuadra en la que abundaban los barcos de sesenta á cien cañones, soportó ser bloqueado por el enemigo El Almirante inglés dijo á Tromp que tenía orden de ponerse al lado de los españoles si se rompían las hostilidades, ante cuya declaración pidió Tromp instrucciones á su Gobierno y la acción de los ingleses sólo sirvió para que Holanda desplegase su inmenso Poder Naval. Tromp fué reforzado rápidamente, logrando reunir hasta noventa y seis velas y doce brulotes, ordenándosele que atacara. En consecuencia, dejando una Escuadra para observar á los ingleses y atacarlos si trataban de ayudar á los españoles, comenzó el combate contra éstos bajo una espesa niebla que embarazaba mucho sus movimientos, al amparo de la cual picaron los españoles sus cables para tratar de escapar. Muchos de sus buques vararon en la costa por acercarse demasiado á ella y la ma-

yor parte de los que quedaron, fueron echados á pique al intentar retirarse; ó bien, fueron capturados ó lanzados sobre la costa francesa. No se registra en la Historia victoria más decisiva.» (1)

Cuando una Marina se somete á seguir esta línea de conducta, necesita haber perdido por completo todo su espíritu, pero la Marina no hacía más que participar de la decadencia general del país, que ha sido causa de que, desde entonces acá, España no haya hecho más que perder influencia y peso en la política europea.

«En medio de los esplendores de su Corte y á pesar de su lenguaje—dice Guizot—el Gobierno español se sentía débil y trataba de ocultar su impotencia por medio de su inmovilidad. Felipe IV y su Ministro, cansados de hacer esfuerzos que sólo servían para perder territorios, no se preocupaban más que de asegurar la paz, procurando eludir todas las cuestiones en las que fuera preciso hacer esfuerzos, que ellos se sentían incapaces de poder verificar. Dividida y enervada la Casa de Austria, había perdido más poder que ambición y á menos de verse completamente obligados á lo contrario, la política de los sucesores de Carlos V no era más que una pomposa inercia.» (2)

Tal era la España de entonces. Los dominios españoles conocidos con el nombre de Países Bajos Católicos (nuestra moderna Bélgica) iban á convertirse en origen de contínuas desavenencias entre Francia y la República Holandesa, que era su aliada natural. Esta Nación, conocida con el nombre de Provincias Unidas, estaba entonces en el apogeo de su grandeza y poderío; el cual, descansaba por completo—según hemos dicho en otro lugar—en su prosperidad marítima, debida totalmente al carácter y aficiones de su pueblo, que le impulsaba á buscar en el mar la manera de llenar sus necesidades. Un moderno escritor francés, describe de la manera siguiente el estado comercial de esta Nación (al subir Luis XIV al trono) que, cual ninguna otra de los tiempos modernos, excepción hecha de Inglaterra, ha demostrado la

(1) Davies: Historia de Holanda.

(2) République d' Angleterre.

riqueza y poderío que puede alcanzar un país intrínsecamente débil y sin recursos, cuando sabe utilizar el mar:

«Holanda había llegado á ser la Fenicia moderna. Dueñas del Escalda las Provincias Unidas, cerraron la comunicación de Amberes con la mar y heredaron el poderío comercial de esta rica ciudad, que fué comparada por un Embajador veneciano del siglo quince con la propia Venecia. En las principales ciudades de aquéllas se recibían los obreros de los Países Bajos que huían de la tiranía de conciencia establecida allí por los españoles. Las industrias de paños, telas, etc., que empleaban á seiscientas mil personas, abrían nuevas fuentes de ingresos á un pueblo que al principio comerciaba tan sólo con el queso y el pescado. Solamente con las pesquerías habían adquirido grandes riquezas; la pesca del arenque sostenía casi una quinta parte de los habitantes de Holanda y producía unas trescientas mil toneladas de pescado salado, que importaba más de ocho millones de francos anuales.

El poderío marítimo-militar de la República se había desarrollado rápidamente; sólo la Marina mercante de Holanda se elevaba á 10.000 velas, tripuladas por 168.000 marineros, y sostenían á 260.000 habitantes. Se había apoderado de la mayor parte del tráfico europeo y además de éste verificaba el trasporte de mercancías entre América y España, desde la paz con esta Nación; hacía igual servicio á los puertos franceses y sostenía un tráfico de importación de treinta y seis millones de francos. Los países del Norte, tales como Brandenburgo, Dinamarca, Suecia, Moscovia y Polonia, que podían comunicar con las Provincias Unidas por medio del Báltico, eran para ellas mercado inagotable tanto para la compra como para la venta. Allí iban á vender sus productos, á cambio de los cuales se llevaban los del Norte, consistentes en trigo, maderas de construcción, cobre, cáñamo y pieles. El valor total de las mercancías trasportadas anualmente por los buques holandeses en todos los mares, pasaba de cien millones de francos; en una palabra, los holandeses eran los conductores de todas las mercancías que se llevaban por mar.» (1)

Desarrollo tan considerable de su comercio marítimo, sólo pudo alcanzarlo la República por medio de sus colonias, pues tenía el monopolio de todos los productos de Oriente, y anualmente importaba en especias y demás productos de Asia, mercancías por valor de dieciseis millones de francos. La poderosa Compañía Holandesa de las Indias Orientales, fundada en 1602, había constituído un Imperio en Asia con las posesiones tomadas á los portugueses. Dueña en 1650 del Cabo de Buena Esperanza, que aseguraba un punto de parada á

(1) Lefèvre-Pontalis: Jean de Witt.

sus buques, reinó también soberana en Ceilán y en las costas de Malabar y Coromandel; estableció en Batavia el centro de su Gobierno y desde allí extendió su tráfico á China y el Japón.

Mientras tanto, la Compañía de las Indias Occidentales, —que creció con más rapidez, si bien tuvo menos duración— había tripulado ochocientos buques, de guerra y mercantes, empleándolos en arrebatar á los portugueses el resto de los dominios que poseían en las costas de Guinea y del Brasil.

Las Provincias Unidas eran entonces el depósito general de todos los productos europeos. Tenían colonias desparramadas por todos los mares de Oriente; en la India, Malaca, Java, las Molucas y diversas partes del extenso archipiélago situado al Norte de Australia. Eran también suyas una porción de posesiones que había en la costa occidental de Africa, y aun estaba en su poder la colonia de Nueva Amsterdam. En el Sur de América, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales tuvo la posesión de un trozo de costa de cerca de trescientas leguas de largo, que se extendía desde Bahía, en el Brasil, hacia el Norte; pero recientemente había escapado de sus manos gran parte de dicho territorio.

A su riqueza y sus Escuadras, debía la República la consideración y el poder de que gozaba. El mar que batía sus costas como constante enemigo, había sido subyugado, convirtiéndose en servidor útil; la tierra, en cambio, iba á demostrar que era origen de la ruína. Había sostenido Holanda una lucha larga y sangrienta contra un enemigo más cruel que el mar—el Reino de España,—pero su resultado favorable fué la señal del próximo fin de la República Holandesa, á pesar de que fuera lógico esperar que habría de ser causa de paz y tranquilidad. Mientras fué incontrastable el poder de España, ó por lo menos suficientemente grande para inspirar el terror que durante tanto tiempo impuso, el interés de Francia é Inglaterra conspiraba de consuno á que

las Provincias Unidas fueran independientes y fuertes, pues ambas Naciones citadas sufrían las amenazas é intrigas de España; mas cuando cayó esta Nación y sus repetidas humillaciones mostraron que su debilidad era real y no aparente, sus actos dejaron de inspirar ya el miedo y terror de antes, cediendo su puesto á otros motivos causantes de la acción. Inglaterra codiciaba el comercio marítimo y la supremacía naval de Holanda, mientras que Francia deseaba los Países Bajos que aun dominaba España. Tenía Holanda, por consiguiente, tantas razones para oponerse á la última como á la primera.

Apenas empezaron los ataques combinados de las dos Naciones rivales, se hizo patente la debilidad intrínseca de las Provincias Unidas. Abiertas á un ataque terrestre, con poca población, con un Gobierno poco á propósito para poder aprovechar, por completo, el poderío de la Nación y, sobre todo, absolutamente incapaz de sostener una preparación adecuada para la guerra, la caída de esta República iba á ser aun más sorprendente y rápida que su elevación. Sin embargo, en 1660 no había todavía síntoma alguno por el que pudiera deducirse la decadencia que iba á sobrevenir. La República figuraba por esa fecha en primera línea entre las grandes Naciones europeas, pues si bien es cierto que en la lucha que tuvo en 1654 contra Inglaterra, había demostrado su extraordinaria falta de preparación para la guerra, tanto más notable en una Marina que había humillado por tan largo tiempo el orgullo de España sobre los mares, en cambio, en 1657, puso fin, de un modo eficaz, á los ultrajes que Francia infería á su comercio, y un año después «por su intervención en el Báltico entre Dinamarca y Suecia, impidió que esta última Nación adquiriese en el Norte un predominio que hubiera sido muy perjudicial para Holanda, por lo que la obligó á dejar libre la entrada de aquel mar, del que continuó siendo dueña, pues no había ninguna otra Marina que fuera capaz de poderle disputar á ella su dominio. La su-

perioridad de su Marina, el valor de sus tropas y la habilidad y firmeza de su diplomacia, hacían que el prestigio de su Gobierno estuviese á gran altura, y á pesar de la humillación sufrida en su última guerra contra los ingleses, supo volver á colocarse entre las grandes Naciones de su tiempo. Por esta época fué restaurado Carlos II en el trono de Inglaterra.»

Hemos descrito ya en otra ocasión los rasgos característicos de su Gobierno, así es que nos limitaremos ahora á recordarlos. El país estaba formado por una Confederación de provincias poco ligadas entre sí, regidas por lo que pudiera llamarse, algo impropiamente, una aristocracia comercial, que participaba de la timidez propia de esta clase de gentes, para la guerra, debida á lo mucho que arriesga en ella. El efecto que producían sobre la Marina militar las rivalidades de las provincias y la existencia de este espíritu comercial, era desastroso. No se sostenía la Armada debidamente en tiempo de paz; existían necesariamente las rivalidades en una flota que más bien era una coalición marítima que una Marina militar homogénea, y había muy poco espíritu militar, verdadero, entre los Oficiales.

No ha existido nunca pueblo más heroico que el holandés; los anales de sus combates marítimos muestran ejemplos tales de valor y de constancia que, ciertamente, no han sido superados ni quizás igualados por nadie; pero también se ven otros casos de abandono y mal comportamiento, que demuestran una carencia completa de espíritu militar, debida, sin duda, á falta de amor propio y á escasez de práctica ó educación profesional. Esta educación profesional apenas existía entonces en ninguna Marina de aquella época, pero estaba reemplazada ventajosamente, en los países monárquicos, por el espíritu que tenían las familias que más particularmente se dedicaban á la milicia. Debe tenerse en cuenta que, además de ser débil el Gobierno por las causas ya citadas, lo era aun más, por la falta de unión que existía en el pueblo,

el cual estaba dividido en dos grandes partidos que se odiaban mucho entre sí. El primero era el de los comerciantes (burgomaestres), que estaba entonces en el poder, y tendía á favorecer la continuación de la República confederada, tal como la hemos descrito; y el segundo, deseaba un Gobierno monárquico regido por un Príncipe de la Casa de Orange. Los republicanos eran partidarios de una alianza con la Nación francesa y del sostenimiento de una poderosa Marina con preferencia al Ejército, mientras que el partido de Orange se inclinaba más hacia Inglaterra, con cuya familia real tenía estrecho parentesco el Príncipe de Orange, y deseaba mejor que Marina la posesión de un numeroso Ejército. Bajo estas condiciones de gobierno, y á causa de su pequeño número de habitantes, las Provincias Unidas de 1660, á pesar de su riqueza y actividad exterior, podrían compararse con un hombre débil cuya vida ficticia se mantiene á fuerza de drogas y remedios. Esta vida artificial no podía sostenerse así, durante mucho tiempo, pero fué, sin embargo, maravilloso ver cómo este pequeño Estado, con mucho menor número de habitantes que Inglaterra y Francia, pudo sostener el ataque aislado de cada una de ellas, y después, durante dos años, el combinado de las mismas, no sólo sin ser destruído, sino sin perder siquiera su categoría entre las Naciones europeas; debiéndose principalmente este asombroso resultado á su Poder Naval, aunque también influyera en ello, parcialmente, la habilidad de uno ó dos de sus hombres.

La situación de Inglaterra y los motivos que tenía para intervenir en la lucha que en breve iba á tener lugar, diferían de los de Francia y Holanda, pues aunque estaba regida por un Gobierno monárquico y el Rey tenía un poder considerable, no podía éste dirigir la política nacional según su voluntad, sino que necesitaba contar con el carácter y deseos de su pueblo, lo cual no sucedía á Luis XIV. Cuanto ganaba Luis XIV para Francia, lo ganaba para sí, siendo la gloria de Francia la suya propia. En cambio, Carlos II busca-

ba primero el provecho propio y en segundo lugar el de Inglaterra; pero con el recuerdo del pasado ante su vista, estaba decidido á toda costa á no seguir la suerte de su padre ni volver otra vez al destierro. Y por esta causa, cedía á los deseos de su Nación en cuanto veía que era peligroso oponerse á ellos.

Carlos II odiaba á Holanda por ser republicana y porque esta forma de Gobierno era contraria á sus parientes de la Casa de Orange; pero aun la odiaba más porque en la época de su destierro, la República le había expulsado de su territorio, por haber sido una de las condiciones que Cromwell impuso para la paz. En cambio, se encontraba Carlos atraído hacia Francia, por las simpatías que le inspiraba su Gobierno absoluto, y quizás también por sus tendencias católicas, pero sobre todo por el dinero que le daba Luis XIV, el cual le libraba, en parte, de estar sujeto al Parlamento. El pueblo inglés participaba también del odio que sentía Carlos II por Holanda, aunque fueran otros los motivos que á ello le impulsaran. Como era de raza idéntica al holandés y estaba en parecidas condiciones de situación, existía una gran rivalidad entre ambos por el dominio del mar y del comercio, y como los holandeses prevalecían, eran odiados mortalmente por los ingleses. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales dió un motivo de queja por su modo de obrar, pues «pretendió establecer el monopolio del comercio con Oriente, obligando á los Príncipes de aquellos países lejanos á no tener comercio alguno con las Naciones extranjeras, las cuales se veían expulsadas, de esta manera, no sólo de las colonias holandesas, sino de todo el territorio de Indias.» Seguros los ingleses de su mayor fuerza, deseaban dirigir á su gusto la política holandesa y en la época de la República inglesa hasta trataron de imponer la unión de las dos Naciones.

En un principio, sin embargo, la rivalidad y el odio que existían entre los dos pueblos, favorecieron los deseos del Rey, con tanto mayor motivo cuanto que Francia no fué verdade-

ramente formidable en el continente hasta algunos años después, mas tan pronto como empezó Luis XIV á desarrollar su agresiva política, se apercibió el pueblo inglés, tanto los nobles como los plebeyos, de que el verdadero peligro estaba allí, de igual manera que un siglo antes había estado en España. La posesión de los Países Bajos españoles por Francia, representaba el predominio de ésta en Europa y hubiera sido un golpe funesto contra el Poder Naval de ingleses y holandeses, pues no podía suponerse que Luis XIV permitiera, en ese caso, que permaneciesen cerrados el Escalda y el puerto de Amberes, como lo estaban entonces gracias al tratado que los holandeses habían arrancado á la debilidad de España. La reapertura de las comunicaciones de esta gran ciudad con el mar, hubiera sido tan perjudicial á los intereses comerciales de Amsterdam como á los de Londres. Con el renacimiento de la antipatía hereditaria hacia Francia, empezaron á ejercer su influencia los lazos de parentesco, y volvió á recordarse la alianza que habían tenido contra la tiranía de España, y la analogía de sus creencias religiosas, que era motivo aun más poderoso, para que llegaran á unirse. Además de esto, los grandes y constantes esfuerzos de Colbert por crear en Francia comercio y Marina, excitaron los celos de las dos Potencias marítimas, y á pesar de sus rivalidades, se volvieron instintivamente contra este intruso quo se metía en sus dominios. Siendo, pues, Carlos II impotente para resistir la presión de su pueblo que, por todas estas causas, se sentía impulsado hacia Holanda, tuvieron que cesar las guerras entre esta Nación y la Gran Bretaña, aliándose ambos países estrechamente á la muerte del monarca inglés.

Aunque el comercio de Inglaterra era menor que el de Holanda, su Marina militar era superior á la de esta última, sobre todo en organización y eficiencia. El férreo Gobierno de Cromwell—que tan religioso entusiasmo producía y se fundaba en el poder militar—había impreso sus huellas en

el Ejército y Armada. En las guerras sostenidas contra Holanda bajo el reinado de Carlos II, aparecen los nombres de varios Jefes superiores que se veían en los tiempos del Protector, entre los cuales figura Monk, en lugar preeminente. Esta superioridad en organización y disciplina fué desapareciendo gradualmente bajo la influencia corruptora del favoritismo cortesano ejercido por un Gobierno corrompido, con lo que Holanda pudo resistir con ventaja, en 1672, á las Marinas combinadas de Francia é Inglaterra, á pesar de haber sido derrotada en 1665, sólo por esta última Nación.

Respecto al material que poseía cada una de las tres Marinas, se sabe que los buques franceses tenían mayor desplazamiento que los ingleses, en relación con la artillería y pertrechos que llevaban, por lo cual estaban sus baterías á mayor altura sobre la flotación cuando iban completamente cargados. Sus cascos tenían también mejores formas. Estas ventajas las obtuvo Francia por el cuidado é inteligencia que desplegó al reconstituir su Marina, sacándola del Estado de postración en que se encontraba, lo cual podría servirnos hoy de lección en el presente estado de la nuestra, que es muy análogo á aquél. Los holandeses construían sus buques con los fondos aplanados para tener poco calado, á causa del carácter de sus costas, lo cual les permitía refugiarse entre los bajos de las mismas en caso de necesidad, pero eran, en cambio, peores para la mar y de menor tonelaje, por regla general, que los de las otras Naciones.

Hemos trazado á grandes rasgos la situación general, poder relativo y tendencias que regían la política de cada una de las cuatro grandes Potencias marítimas de aquella época: España, Francia, Inglaterra y Holanda. Bajo el punto de vista perseguido en esta obra, éstas serán las Naciones que ocuparán lugar preferente en la misma y de ellas habremos de hablar con más frecuencia; pero como las otras ejercieron también una influencia poderosa en el curso de los sucesos y el fin que perseguimos no es simplemente escribir una

Historia Marítima, sino una evaluación del efecto del Poder Naval y comercial sobre el curso de la Historia General, preciso será exponer brevemente la situación del resto de Europa, pues América no había empezado todavía á desempeñar papel importante en las páginas de la Historia ni en la política de los Gobiernos.

Alemania estaba entonces dividida en muchos Estados pequeños, siendo el Imperio de Austria el único que contaba con extenso territorio. La política de los Estados más pequeños era variable, por lo cual trataba Francia de atraer hacia sí el mayor número posible, con objeto de combinarse con ellos y oponerse á Austria, que era su enemiga tradicional. Además de tener Austria á Francia, constantemente en frente, estaba siempre en peligro inminente á causa de los continuados ataques de Turquía, que aunque en decadencia, conservaba todavía bastante fuerza. La política francesa se inclinó durante mucho tiempo á mantener amistosas relaciones con Turquía, no sólo para contrarrestar el poder de Austria, sino para aumentar su comercio con Levante, siendo Colbert uno de los mayores partidarios, que de esto hubo, por su afán de aumentar el Poder Naval de Francia. Conviene tener en cuenta que Grecia y Egipto constituían entonces parte integrante del Imperio turco.

La Prusia actual no existía en esta época, si bien el Elector de Brandenburgo estaba ya preparando las bases del futuro Reino; Brandenburgo era uno de los pequeños Estados alemanes, relativamente poderoso, pero incapaz de sostener por sí independencia completa, aunque evitaba cuidadosamente caer bajo la dependencia de Nación determinada. El Reino de Polonia existía aún, siendo uno de los factores más importantes y perturbadores de la política europea, á causa de la debilidad y poca fijeza de sus Gobiernos, lo que era motivo de contínua ansiedad entre las demás Naciones, temerosas todas de que cualquier suceso imprevisto provocase un cambio en su política que tendiera á favorecer al enemigo.

Francia había seguido por tradición una política amistosa con Polonia, procurando siempre que fuera próspera y fuerte. Rusia no había hecho todavía su aparición como gran Potencia, aunque estaba ya en camino de llegar á serlo y entrar en el campo de acción de las Naciones europeas, mezclando sus intereses con los de las mismas. Ésta y otras de las Naciones que tenían costas en el Báltico trataban de obtener la supremacía de este mar—en el que tan considerables intereses tenían las demás Potencias, sobre todo las marítimas,—á causa de sacarse de sus costas la mayor parte de los elementos de todas clases, necesarios para las construcciones navales. Suecia y Dinamarca eran constantemente enemigas una de otra, y en las luchas internacionales se las encontraba siempre en bandos opuestos. Desde mucho tiempo antes y en las primeras guerras de Luis XIV, figuró Suecia, casi siempre, al lado de Francia, por ser ésta su tendencia.

Dado el estado general de Europa, Luis XIV iba á ser el resorte encargado de poner en movimiento todos estos engranajes. La debilidad de las Naciones fronterizas á la suya, los grandes recursos de Francia, que sólo esperaban su desenvolvimiento, la unidad de dirección originada por el poder absoluto del Rey, su gran talento práctico é incansable laboriosidad, ayudado durante la primera mitad de su reinado por un conjunto de Ministros de gran capacidad, hicieron que todas las Naciones europeas estuviesen más ó menos sujetas á la política francesa, aceptando su guía ó por lo menos su influencia.

El fin que se proponía Luis XIV era lograr la grandeza de Francia, para lo cual podía seguir dos caminos diferentes: la tierra y el mar. No quiere decir esto que fuera uno incompatible con el otro, pero teniendo entonces Francia un poderío tan incontrastable, le era imposible avanzar igualmente por ambos. Luis XIV eligió el primero. Se había casado con la hija mayor de Felipe IV, á la sazón Rey de España, y aun-

que había renunciado en el contrato matrimonial á todo derecho á la herencia paterna, no era difícil encontrar razones para dejar de cumplirlo. Al fin consiguió hallar motivos para poder prescindir de algunas cláusulas de aquel contrato, relativas á los Países Bajos y al Franco-Condado, empezando á negociar, con grandísimo interés, su anulación total con la Corte de España, pues el heredero masculino al trono de esta Nación era de constitución tan raquítica que parecía evidente terminaría en él la serie de Reyes de la Casa de Austria que había tenido España. El deseo de colocar en el trono de esta Nación á un Príncipe francés—bien fuera él mismo (con lo que se reunirían en su persona las dos coronas) ú otro miembro cualquiera de su familia, pues su objeto era lograr que la Casa de Borbón gobernase en los dos países separados por los Pirineos—fué el falso camino que condujo á Luis XIV, durante el final de su reinado, al error de ir destruyendo el Poder Naval de Francia y empobreciendo á su pueblo. No comprendió que era necesario contar con toda Europa. Sus proyectos sobre el trono de España tuvieron que aplazarse hasta que quedara aquél vacante, pero esto no impidió que estuviera dispuesto á extender su frontera del Este á costa de las posesiones españolas.

Con objeto de llevar esto á cabo con mayor facilidad, separó de España á todos sus aliados posibles, valiéndose para ello de hábiles intrigas diplomáticas, cuyo estudio nos proporcionaría notables lecciones de estrategia en el campo de la política, pero cometió dos grandes errores que perjudicaron al Poder Naval de Francia. Portugal había estado unido á España hasta veinte años antes, y aun no había renunciado esta Nación á la esperanza de unirlo otra vez á su corona; pero Luis XIV se opuso á ello temiendo que España fuera así demasiado poderosa para conseguir con facilidad sus deseos, y entre otros medios empleados por él, hizo que Carlos II de Inglaterra se casara con la Infanta de Portugal, por cuyo motivo cedió esta Nación á aquélla, Bombay en la India y Tán-

ger en el Estrecho de Gibraltar, que se reputaba como un excelente puerto. Vemos, pues, aquí á un Rey francés, que por su afán de hacer conquistas terrestres, introduce á Inglaterra en el Mediterráneo y fomenta la alianza de esta última con Portugal. El segundo error es tanto más curioso, cuanto que Luis XIV había ya previsto el fin de la casa reinante de España y parecía natural que hubiese tratado de favorecer la unión de las dos Naciones peninsulares en vez de buscar su separación. El resultado fué que Portugal se convirtió en una dependencia avanzada de Inglaterra, por donde pudo ésta desembarcar rápidamente sus tropas en la Península en la época de Napoleón. A decir verdad, Portugal, independiente de España, era demasiado débil para oponerse á Inglaterra, quien con su dominio en el mar, contaba con acceso libre y expedito para dirigirse sobre su territorio. Luis XIV continuó apoyando á Portugal contra España y aseguró su independencia. Intervino también con los holandeses y les obligó á devolver el Brasil, que habían quitado á los portugueses.

Luis XIV obtuvo, además, de Carlos II la cesión de Dunquerque en el Canal de la Mancha, conquistado y conservado por Cromwell. Esta cesión, hecha á cambio de dinero, era inexcusable bajo el punto de vista marítimo, pues Dunquerque les servía á los ingleses de puente para pasar á Francia, mientras que después se convirtió en asilo para los corsarios de ésta y en manantial de constantes perjuicios para el comercio inglés del Canal y del Mar del Norte. Cuando disminuyó el Poder Naval francés, consiguieron los ingleses, por medio de tratados sucesivos, que fuesen desmanteladas las fortalezas de Dunquerque, puerto que había sido el centro de operaciones del célebre Juan Bart y de otros notables corsarios franceses.

Mientras tanto, el más grande y sabio de los Ministros de Luis XIV, Colbert, establecía diligentemente un sistema de administración bajo el cual se aumentaba y afirmaba sóli-

damente la riqueza del país, produciendo mayor efecto sobre su prosperidad y grandeza que las empresas más aparatosas del Rey. No corresponde á nuestro objeto enumerar los detalles concernientes al desenvolvimiento de sus recursos interiores en el Reino y sólo mencionaremos que, gracias á sus cuidados, aumentó notablemente la producción agrícola é industrial. Bajo su dirección, empezó pronto una hábil política agresiva contra la Marina mercante y comercio de Inglaterra y Holanda, cuyos efectos se sintieron inmediatamente. Se constituyeron grandes Compañías comerciales que llevaron las empresas francesas hacia el Báltico, Levante y las Indias Orientales y Occidentales; se dictaron leyes de Aduanas favorables al fomento de las industrias francesas y se concedió que las mercancías pudiesen almacenarse, mediante vales, en los puertos importantes, con cuya medida se esperaba convertir á Francia en el depósito general de Europa, en vez de serlo Holanda, para lo cual era muy á propósito su situación geográfica; se impusieron fuertes gravámenes á los barcos extranjeros, concediéndose, en cambio, premios á los construídos en el país y se dictaron cuidadosas medidas para conseguir que el comercio colonial se sostuviera exclusivamente con buques franceses, con objeto de estimular el fomento de la Marina mercante. Inglaterra tomó inmediatamente iguales medidas y los holandeses, que sufrían mayores perjuicios, por ser mayor la importancia de sus trasportes y menores sus recursos internos, se contentaron por algún tiempo con presentar quejas, pero al cabo de tres años empezaron á tomar represalias. Confiado Colbert en la gran superioridad de producción que tenía Francia y en que, probablemente, aumentaría después, no temió seguir con firmeza la invasora política comercial que hemos descrito, la cual, al crear una gran Marina mercante, proporcionaría las bases más firmes para la Marina militar, que ya crecería rápidamente con las medidas del Gobierno. La prosperidad aumentó en seguida y al cabo de doce años estaba floreciente

y rico el país que se había visto en el mayor desbarajuste al hacerse cargo Colbert de su Hacienda y su Marina.

«Bajo su dirección—dice un historiador francés—prosperó Francia con la paz tanto como había prosperado con la guerra.... La guerra de tarifas y subvenciones, conducida hábilmente por él, tendió á reducir á sus justos límites, el extraordinario desarrollo del Poder Naval y comercial, que Holanda había logrado á costa de las otras Naciones, y á detener á Inglaterra, que ansiaba arrancar esta supremacía á Holanda para emplearla de un modo mucho más peligroso para Europa. El interés de Francia parecía ser el sostenimiento de la paz en Europa y América, pero una voz misteriosa, que era voz del pasado y del porvenir, la impulsaba á desplegar todas sus energías guerreras en otras costas.» (1)

Esta inspiración la expresó muy bien Leibnitz, uno de los grandes genios que han existido en el mundo, cuando dijo á Luis XIV que si dirigía sus armas contra Egipto conseguiría una victoria sobre Holanda—al lograr el dominio del Mediterráneo y el comercio de Levante—mayor que la que obtuviera con la mejor campaña terrestre, y que á la par que aseguraba la paz, tan necesaria á su Reino, crearía un Poder Naval tan considerable, que le aseguraría la preponderancia en Europa. La memoria de Leibnitz impulsaba, pues, á Luis XIV, á que en vez de perseguir la gloria en las campañas de tierra, buscase la grandeza duradera de Francia por medio de la creación de un gran Poder Naval, cuyos elementos poseía, gracias al genio de Colbert. Un siglo más tarde, un hombre mucho más grande de lo que fué Luis XIV, trató de elevarse á sí mismo y á la Francia, por consiguiente, siguiendo la senda marcada por Leibnitz; pero Napoleón no tenía una Marina proporcionada á la empresa, como la tuvo Luis XIV. Cuando lleguemos en nuestra historia á la fecha en que lo propuso, describiremos con más detalles el proyecto de Leibnitz, que lo presentó en el momento en que, tanto Francia como su Marina, estaban en el estado más floreciente de eficiencia y esplendor; cuando Luis XIV permanecía, por decirlo así, en el punto de confluencia de los dos

(1) Martin: Historia de Francia.

caminos que se podían seguir, habiendo elegido el que determinaba que Francia no tuviese el dominio del mar. Esta determinación, que causó la muerte de Colbert y arruinó la prosperidad de Francia, produjo funestos resultados en las generaciones posteriores á medida que la Marina inglesa fué aumentando y haciéndose dueña del mar en guerras sucesivas, asegurando de esta manera el bienestar de su país en medio de luchas inacabables, en las que se agotaban los recursos exteriores del comercio de Francia y se empobrecía ésta, por consiguiente. La equivocada política empezada por Luis XIV expulsó también á Francia, en tiempo de su sucesor, de la India, de donde tantos beneficios hubiera podido sacar.

Aunque las dos Naciones marítimas, Inglaterra y Holanda, vigilasen con desconfianza á Francia, tenían entre sí mayores motivos de odio, que aumentaban cada día y que estimulados por Carlos II condujeron á la guerra. El verdadero motivo era la rivalidad comercial, y el conflicto sobrevino inmediatamente por haber ocurrido encuentros entre las Compañías comerciales. Las hostilidades empezaron en la costa Occidental de Africa; y en 1664, después de haber sometido una Escuadra inglesa á varias posesiones, que los holandeses tenían allí, se dirigió hacia Nueva Amsterdan (hoy Nueva-York) y se apoderó de ella. Todo esto tuvo lugar antes de declararse formalmente la guerra, que fué en Febrero de 1665. Esta guerra era, sin duda, eminentemente popular en Inglaterra, manifestándose bien el instinto del pueblo inglés con la frase siguiente, atribuída á Monk: «¿Qué importa que sea un motivo ú otro? Lo que necesitamos, más que nada, es el comercio que tienen ahora los holandeses». Es indudable que á despecho de las pretensiones de las Compañías comerciales, hubiera evitado con gusto la guerra el Gobierno de las Provincias Unidas; pues el hombre tan notable que estaba á la cabeza de aquél, veía claramente la posición tan comprometida en que estaba su país, entre Francia é Inglaterra. A pe-

sar de ello, reclamó el auxilio de la primera en virtud del tratado defensivo de 1662 y Luis XIV atendió la petición, aunque de mala gana; pero como la Marina francesa tenía todavía poca importancia, no le prestó casi, apoyo alguno eficaz.

Como esta guerra tuvo lugar entre dos Naciones esencialmente marítimas, participa, naturalmente, de las características propias á tal clase de guerras. En el curso de la misma hubo tres grandes combates navales; el primero frente á Lowestoft, en la costa de Norfolk, el 13 de Junio de 1665; el segundo, conocido con el nombre de Combate de los Cuatro Días, en el Canal de la Mancha, al cual llaman los escritores franceses con más frecuencia combate del *Pas de Calais*, que duró desde el 11 al 14 de Junio de 1666; y el tercero frente á North Foreland, el 4 de Agosto del mismo año. En el primero y último quedaron los ingleses completamente victoriosos, pero en el segundo ganaron los holandeses la ventaja. Describiremos con extensión este último, tan sólo por ser el único del que hay relación que permita describirlo, tácticamente, de un modo preciso. En estos encuentros suele haber circunstancias más dignas de interés y más aplicables á nuestros días que el conocimiento detallado de tal ó cual maniobra táctica hoy anticuada.

En el primer combate que hubo frente á Lowestoft, parece que el Almirante holandés Opdam,—que no era marino, sino Oficial de Caballería—tenía órdenes terminantes para pelear, sin que á pesar de esto se le hubieran dado las facultades que suele tener un General en Jefe para aceptar ó no el combate, según las circunstancias de lugar y tiempo con que contar pueda. Este afán de coartar las facultades del General en Jefe, tanto en las campañas terrestres como en las marítimas, es una de las tentaciones más usuales de los Gobiernos, y, en general, suele producir efectos desastrosos. El Almirante más notable de Luis XIV, Tourville, se vió obligado, por este concepto, á arriesgar, contra su voluntad, la Marina en-

tera de Francia; y un siglo después, una considerable Escuadra francesa se escapaba de la del Almirante inglés Keith, á causa de la obediencia de éste á las órdenes de su superior inmediato, que estaba enfermo en puerto.

En el combate de Lowestoft, la vanguardia holandesa fué vencida, y poco después murió uno de los Almirantes subordinados del centro que iba mandado por el propio Opdam, lo cual produjo tal pánico en la dotación del buque en que iba aquél, que insubordinándose la marinería, se apoderó del buque y lo sacó fuera del combate. Este movimiento fué seguido por doce ó trece buques más, dejando un gran hueco en la línea holandesa. El suceso demuestra lo que ya habíamos dicho en otro lugar respecto á la poca disciplina que existía en la Marina holandesa y el poco espíritu militar de los Oficiales, no obstante las excelentes cualidades guerreras de la Nación y á pesar de que, con toda seguridad, había mejores marinos en la Escuadra holandesa que entre los Capitanes ingleses. La constancia y heroismo naturales en los holandeses, no compensaban por completo la falta de orgullo profesional y del honor militar que tanto se procura estimular en las instituciones militares bien constituídas. El sentimiento popular de los Estados Unidos es muy parecido al descrito y no hay paso intermedio entre el valor personal de cada soldado y la eficiencia total de su Ejército ó Marina.

Viendo Opdam perdido el combate, parece que se abandonó á la desesperación. Trató de abordar á la capitana inglesa que iba mandada por el Duque de York, hermano del Rey, pero no pudo conseguirlo, y en la lucha desesperada que siguió después voló su barco. Poco más tarde, tres buques holandeses, según unas versiones, y cuatro, según otras, se precipitaron torpemente unos sobre otros, siendo quemado este grupo por un brulote; tres ó cuatro más corrieron, aisladamente, igual suerte, poco después. La flota holandesa se retiró ahora en completo desorden al amparo de la Escuadra de Von Tromp, hijo del famoso Almirante que en los tiempos de


MAR DEL NORTE
GRAN BRETAÑA
IRLANDA
FRANCIA
LONDRES
PARIS
Canal de San Jorge
Canal Inglés
Canal de Bristol
Is del Hombre
Is Anglesea
Donegal
Sligo
Belfast
Dublin
Limerick
Waterford
Cork
Bª Galway
Hull
Liverpool
Holyhead
Milford
Yarmouth
Lowestoft
Portland
Is Wight
Portsmouth
Dover
Falmouth
Plymouth
Lands End
Is Scilly
Beachy head
Calais
Ostende
Dieppe
Havre
Alderney
Guernesey
Sark
Jersey
St Malo
Brest
Ouessant
La Hogue
Cherburgo
Amberes
Lieja
Ámsterdam
Utrecht
Bremen
Oldemburgo
Texel
1665
1666
1672
1692
12° 11° 10° 9° 8° 7° 6° 5° 4° 3° 2° 1° 0° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8°
55 54 53 52 51 50 49

la República navegaba por el Canal de la Mancha con una escoba en el tope de su buque.

Aquí vemos á los brulotes desempeñar un papel verdaderamente notable, mayor todavía que en la guerra de 1653; aunque en ambos periodos, constituían una parte de las Escuadras. Existe á primera vista un parecido evidente entre el papel del brulote y el asignado actualmente, en una guerra moderna, al crucero-torpedero. Lo terrible del ataque de ambos, el tamaño relativamente pequeño del buque que lo ejecuta y la necesidad de un gran valor por parte del asaltante, son los principales puntos de semejanza. Las diferencias más esenciales son: la relativa facilidad con que se manejan los barcos modernos, con lo que se compensan, casi en la misma proporción, las ventajas de un acorazado de esta época, sobre los navíos antiguos; lo repentino del efecto causado por el torpedo, cuyo ataque da resultado ó fracasa instantáneamente, mientras que el brulote necesitaba determinado tiempo para producir su efecto, que, como el del torpedo, causaba la destrucción completa del enemigo, en vez de desmantelarlo ó rendirlo, como se hacía con los otros medios ofensivos. El estudio del modo de ser de los brulotes, de las circunstancias bajo las cuales producían su máximo efecto y de las causas que motivaron su desaparición, ayudará quizás á resolver el problema de si el crucero-torpedero es ó no un tipo de buques destinado á formar parte de las Escuadras del porvenir.

Un Oficial francés, que ha hecho un estudio de los archivos de la Marina de su país, afirma que la primera vez que aparecen los brulotes incorporados á una Escuadra como elemento ofensivo, es en 1636.

Ya fuesen construidos con este objeto ó con otro, y modificados después para ese fin, recibían una dotación especial. Se concedía el mando á Oficiales que no eran nobles, con la graduación de Capitán de brulote, y cinco Oficiales subordinados con veinticinco marineros componían el resto de la dotación. El papel de los brulotes, á los cuales se les distinguía fácilmente por los ganchos que llevaban en las vergas,

fué disminuyendo de importancia en los primeros años del siglo dieciocho y desapareció, por completo, de las Escuadras, *cuya velocidad retardaba y cuyas evoluciones complicaba con su presencia.* A medida que fué aumentando el tamaño de los buques, fué siendo cada vez más difícil combinar su acción con la de los brulotes, teniendo, por último, que renunciar á la idea de mezclarlos con los otros buques de la Escuadra, *en cada una de las Divisiones*, á fin de formar *grupos* que estuviesen provistos de todos los medios de ataque y defensa disponibles. La formación de combate en orden cerrado, que colocaba á los brulotes en una línea distante media legua de la de los demás buques, hacia el lado opuesto del enemigo, hacía aun más difícil lograr que los brulotes realizaran su cometido. El plano oficial del combate naval de Málaga (1704), sacado inmediatamente después de él, señala á los brulotes en la posición indicada, como dice Paul Hoste. Por último, el uso de las granadas por medio de las cuales se podía incendiar los buques con mayor seguridad y rapidez, que empezaron á usarse en la época que describimos —aunque no se generalizaron hasta mucho después—dió el golpe final al brulote. (1)

Los que están familiarizados con las teorías y discusiones de nuestra época sobre las armas modernas y la táctica de Escuadra, hallarán en estos sucintos datos acerca de un arma tan anticuada, algunas ideas que no lo son tanto. El brulote desapareció de las Escuadras «cuya velocidad retardaba». Con mal tiempo, siempre la tendrán relativamente pequeña los buques de escaso tonelaje. Con alguna marejada, sabemos hoy que la velocidad de los torpederos disminuye desde veinte hasta quince millas y aun más; por lo que, bajo esas circunstancias, los cruceros de diecisiete á diecinueve millas podrán escaparse de los torpederos que los persigan ó bien sostenerse á distancia conveniente para destruirlos con el fuego de su artillería y ametralladoras. Esta clase de embarcaciones son buques de alta mar y «se cree que puedan aguantarse en ella con toda clase de tiempos; pero la vida en un torpedero de treinta y tres metros, aun con mar llana, dista mucho de ser agradable. El calor, el ruído y las rápidas vibraciones de la máquina alcanzan proporciones muy molestas, se hace muy mal la comida, y aunque no fuera así, pocos son los que de ordinario están en estado de po-

(1) Gougeard: Marine de Guerre.

der apreciarlo. Con estas condiciones es casi imposible conseguir el descanso necesario, máxime si se agrega á todo, los rápidos balances del buque». Se construyen torpederos mayores, pero la pérdida de la velocidad con mal tiempo subsistirá, á menos que se aumente de tal modo el tonelaje, que se conviertan en buques mayores, con lo cual se les podría dotar de otros elementos ofensivos. Los cruceros-torpederos *pequeños*, lo mismo que los brulotes, entorpecerán la marcha y complicarán las evoluciones de las Escuadras que los lleven [1]. La desaparición del brulote se precipitó también con la introducción de la bala roja ó proyectil incendiario. No es probable que en los combates verificados en alta mar entren á tomar parte los cruceros-torpederos actuales y probablemente se sustituirán éstos por una clase de buques de mayor tamaño. El brulote continuó usándose contra las Escuadras fondeadas durante la guerra de Secesión americana, del mismo modo que el torpedero podrá utilizarse siempre que el ataque se verifique á corta distancia del puerto.

En el relato citado antes, encontramos también otra circunstancia digna de estudio, que envuelve una idea muy discutida en la actualidad; nos referimos á la práctica de dividir el total de la Escuadra en grupos, idea que había prevalecido ya antiguamente, pues en el relato citado se dice: «teniendo, por último, que renunciar á la idea de mezclarlos con los otros buques de la Escuadra *en cada una* de las Divisiones, á fin de formar *grupos* que estuviesen provistos de todos los medios de ataque y defensa disponibles». La distribución de los buques de una Escuadra en grupos de dos, tres ó cuatro, destinados á obrar, en cierto modo, como unidades independientes, está muy en auge, actualmente, en Inglaterra y no tanto en Francia, donde encuentra

(1) Después de escrito lo anterior, se ha comprobado esto en las maniobras hechas por la Escuadra inglesa en el otoño de 1888; no era necesaria, en verdad, esta prueba para sentar tal afirmación, que es, más bien, un principio evidente por sí mismo.

fuerte oposición. No pretendemos resolver la cuestión en un sentido ni en otro, pues existen poderosas razones, favorables á cada uno de los sistemas y sólo la experiencia demostrará, con el tiempo, cuál de los dos es mejor. Debe, sin embargo, tenerse en cuenta que en una Escuadra bien organizada, hay dos clases de mandos que son tan naturales como necesarios y de los que es absolutamente imposible prescindir, á saber: el mando entero de la Escuadra como unidad completa y el de cada uno de los barcos aisladamente, que constituyen también, de por sí, unidades parciales. Cuando una Escuadra llega á ser demasiado numerosa para que pueda dirigirla un solo hombre, es necesario, entonces, subdividirla, y en el curso del combate, actúa prácticamente, como si fueran dos Escuadras que tuvieran igual objetivo, según dijo Nelson en su memorable orden de Trafalgar: «el segundo Jefe tendrá la dirección absoluta de su División *después* de haberse enterado de mis instrucciones» (nótese bien el expresivo significado de la palabra "después" que tan claramente indica las facultades del General en Jefe y las de su segundo) «efectuará el ataque sobre el enemigo, y lo perseguirá hasta que consiga destruir ó capturar sus buques».

El tamaño y coste de cada uno de los acorazados actuales hace poco probable que en lo sucesivo sean las Escuadras tan numerosas como para hacer necesaria una subdivisión en ellas, pero esto no afecta á la cuestión de la división en grupos. Considerando solamente el principio teórico, sin tener en cuenta lo poco hábil de estos grupos, tácticamente considerados, el problema se reduce á lo siguiente: ¿se debe introducir entre el mando supremo del Almirante y el de los Comandantes un tercer elemento artificioso que estorbará las decisiones del primero, limitando á la vez las facultades de los segundos? Puede aducirse otro argumento á favor de la organización de la Escuadra en unidades formadas por los propios buques y no por grupos de los mismos, y es la complicación que sobrevendría al añadir á los deberes que cada Coman-

dante de buque tiene respecto á la Escuadra, los que le correspondieran hacia su grupo particular, sobre todo si no se podían ver las señales, lo que más de una vez ha sido causa de que se dieran preferencia indebida á los últimos sobre los primeros. La formación de grupos tuvo, antiguamente, sus días de prueba y desapareció ante la prueba de la experiencia; decir si habrá de renacer para subsistir ó no, es cuestión que el tiempo lo dirá. Por de pronto puede decirse, para concluir, que en las navegaciones, lo mismo que en las marchas de los Ejércitos, no deja de tener ventajas una formación de grupos que en cierto modo sean independientes entre sí y no tengan que conservar sus posiciones respectivas con exactitud matemática, para lo que sería necesario sostener de día y de noche una atención extraordinaria por parte de los Comandantes y Oficiales de guardia de los buques. La conservación de estas formaciones durante un viaje, resultaría penosísima é imposible de cumplir, á menos de no haber adquirido la Escuadra una gran precisión táctica anterior.

Pero volvamos á la cuestión de los brulotes y torpederos. Muchas veces suele decirse que, los últimos, tendrán ocasión de realizar su cometido, á favor de la confusión originada después de haberse cruzado un par de veces ambas Escuadras combatientes, y que con el humo y desorden que resultará entonces, se les facilitará el modo de verificarlo, afirmación que hasta parece verosímil por tener el torpedero mucha mayor facilidad de movimientos que el brulote. Sin embargo, la *mêlée* ó confusión general originada entre dos Escuadras, no era la ocasión en que los brulotes se encontraban en condiciones más propicias para lograr su objeto. En apoyo de esto citaremos aquí las palabras de otro Oficial francés, cuyos estudios sobre las antiguas guerras anglo-holandesas, es notablemente claro y sugestivo. Dice lo siguiente:

«Lejos de impedir la realización de los ataques directos del brulote, que habían sido inútiles ó poco menos, en los desordenados combates de la guerra de 1652,

más bien contribuyó á facilitarlos la mayor regularidad y *unión* con que se verificaron, más tarde, los movimientos de las Escuadras. Los brulotes desempeñaron importantísimo papel en los combates de Lowestoft, de los Cuatro Días y de North Foreland. Gracias al buen orden conservado por los navíos, se pudo proteger mucho mejor á los brulotes con el fuego de la artillería, que se dirigía entonces con mucha mayor eficacia que en los tiempos antiguos hacia el fin que se deseaba. (1

En medio de la confusión de las *mêlées* de 1652, el brulote «obraba—según dicen—solo, buscando al acaso un enemigo á quien aferrarse, corriendo el riesgo de una equivocación, sin protección contra el fuego de la artillería enemiga y casi con la certeza de ser echado á pique por ella ó quemado inútilmente. Todo esto varió en 1665; la presa se distinguía entonces perfectamente, por lo cual podía seguírsela con facilidad, pues ocupaba determinado sitio en la línea enemiga y no variaba su posición en ella tanto como en los combates antiguos. Por otra parte, los buques de la Escuadra propia, no perdían de vista á los brulotes, los acompañaban todo lo posible, protegiéndolos por medio de su artillería y los separaban antes de que ardieran, en cuanto comprendían que el ataque era infructuoso. Evidentemente, bajo estas condiciones, su acción, siempre incierta (como no podía ser menos) adquiría, sin embargo, muchas probabilidades de éxito.»

Ahora bien; ¿necesitaremos decir, como complemento de estos instructivos comentarios, que el desorden producido en la línea enemiga (sin llegar á tenerlo en la propia), es la ocasión más propicia que puede presentarse para realizar un ataque decisivo? El autor continúa después describiendo la desaparición del brulote, y dice:

«En esta época se vió alcanzar la máxima importancia al brulote. Esta importancia se la vió después disminuir y hasta acabar, desapareciendo los buques de este género, en los combates verificados *en alta mar*, á medida que fué perfeccionándose la artillería naval, aumentando su precisión, alcance y rapidez (2); y cuando los

(1) Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

(2) El reciente desarrollo de los cañones de tiro rápido y ametralladoras, el aumento de su calibre, alcance y penetración reproduce el mismo paso en el ciclo del progreso.

barcos se construyeron con mejores formas, mayores cualidades evolutivas y velamen mayor y más equilibrado; con todo lo cual se consiguió que pudieran burlar, casi por completo, los ataques de los brulotes, gracias á su mayor velocidad y más fácil manejo. Por último, todo esto se verificó cuando los movimientos de las Escuadras se regulaban por principios tácticos, tan hábiles como tímidos, los cuales predominaron un siglo después, durante todo el curso de la guerra de Independencia de los Estados Unidos, en donde las Escuadras no se arriesgaban á perder la regularidad de su línea de combate, abordando al enemigo, sino que dejaban por completo al cañón decidir la suerte del combate.»

El escritor ha tenido en cuenta, al hacer este estudio, el rasgo predominante, que no sólo facilitó la acción de los brulotes, sino que dió un interés particular á esta guerra de 1665 en la historia de la táctica naval. En ella se adopta por primera vez, de un modo definitivo, la línea en orden cerrado, como formación de combate para las Escuadras. Es evidente que cuando las Escuadras eran numerosas, ascendiendo á ochenta ó cien buques, como sucedía á menudo, no se podía conservar, con exactitud, la formación; y ni la línea era perfecta ni la distancia de barco á barco tampoco, pero trataban de conservarla en lo posible aunque no lo consiguieran. Se atribuye generalmente al Duque de York, que después fué Jacobo II, la idea de esta clase de formaciones, pero para los Oficiales de Marina de nuestros días es poco importante el conocimiento de la persona que pudiera proponer la reforma, al lado de la importancia que tiene el hecho de que trascurriera tan largo tiempo, entre la aparición del buque de vela de gran tamaño, con su batería en el costado, y la adopción sistemática de la formación, más favorable, para la utilización total del poder militar de una Escuadra, á fin de que los buques pudieran apoyarse, así, mútuamente unos á otros. A nosotros, que tenemos hoy en nuestro poder todos los datos del problema y su solución, nos parece el resultado cosa muy natural y casi evidente. Pero ¿por qué tardaron tanto los hombres de talento de aquella época en dar con ella? La razón era indudablemente—y aquí empieza la enseñanza para los Oficiales de nuestros días—la misma que es causa

de que exista en la actualidad tanta incertidumbre acerca de la formación más conveniente para combate, ó sea que las necesidades de la guerra no habían obligado á los hombres á resolverlo hasta que los holandeses tuvieron que medirse en el mar con sus iguales los ingleses. La serie de ideas que dió lugar á la adopción de la línea de combate es lógica y clara. Citaremos aquí las palabras que sobre este particular escribe el autor que antes nombramos, tan conocido entre la gente de mar, y que son notables por la claridad y precisión, completamente francesas, que emplea:

«Con el aumento en la potencia y en las cualidades militares y marineras de los buques de guerra, vinieron iguales progresos en el arte de utilizarlos..... A medida que se fueron haciendo más hábiles las evoluciones navales, fué aumentando su importancia. Para estas evoluciones precisaba tener un punto de partida y llegada; y como una Escuadra de buques de guerra debe estar siempre lista para luchar con el enemigo, es lógico deducir que el punto de partida para las evoluciones navales debe ser la formación de combate. Ahora bien; desde la desaparición de las galeras, se colocó casi toda la artillería á banda y banda de los buques de guerra; por donde se deduce que el costado tendría que estar siempre, necesariamente vuelto al enemigo. Además, precisa que nunca pueda quedar éste tapado por un barco amigo; y para llenar todas estas condiciones, sólo existe una formación que las satisfaga cumplidamente, y es la línea de fila (1). Por esta causa se impuso como orden único de combate y fué, por lo tanto, la base de la táctica naval. Con objeto de que no pueda romperse ó quebrantarse esta formación por algún punto más débil que los demás, en toda la larga línea de cañones que la constituye, hubo necesidad de colocar en ella, solamente, á los barcos que, aunque no tuviesen igual potencia, tuvieran, al menos, fuertes baterías en sus costados. Desde el momento en que se adoptó como formación definitiva de combate la línea de fila, se estableció también una clasificación de los buques, diferenciando á los de línea ó destinados á formar parte de ella, de los menores, que se destinaban á otros fines.»

Si á estas consideraciones añadimos las que fueron causa de la adopción de la línea de combate en orden cerrado, tendremos el problema completamente resuelto. La serie de razonamientos que dió margen á ello, era igualmente clara hace doscientos cincuenta años que ahora. ¿Por qué, pues, se tardó

(1) Se dice que una Escuadra está en línea de fila cuando los buques van uno detrás de otro, formando sus palos una sola línea.—*(N. de los T.)*

tanto hasta hallar la solución? Es indudable que en parte fué debido á que la tradición de los tiempos anteriores—que era la de los combates con las galeras—había desviado y confundido la inteligencia de los hombres; pero principalmente fué porque éstos son demasiado indolentes para estudiar los verdaderos principios que sirven de fundamento al modo de ser de su época y conducen al desarrollo de la verdadera teoría, deducida por aquéllos. Como ejemplo raro de perspicacia y de conocimiento del cambio ocurrido en la situación cuyos resultados futuros tan bien supo predecir, citaremos las palabras escritas por el Almirante francés Labrousse el año 1840; dicen así: «Gracias á las máquinas de vapor, podrán moverse los buques en todas direcciones, con velocidad tal, que los efectos de la colisión podrán é indudablemente deberán sustituir, como ya antes lo hicieron, á los causados por las armas arrojadizas, lo cual destruirá los cálculos del más hábil maniobrista. El espolón tenderá á aumentar la velocidad, sin perjudicar las condiciones marineras de los buques. Tan pronto como haya una Nación que adopte esta terrible arma, tendrán que adoptarla todas las demás, sopena de encontrarse con evidente inferioridad, y de esta manera los combates se convertirán en luchas de espolón». Este modo de razonar nos muestra un ejemplo, digno de ser tenido en cuenta, acerca del camino que debe seguirse para averiguar la formación de combate más conveniente en el porvenir; aunque esto no quiere decir que participemos de la adhesión incondicional que se muestra hoy por el espolón, como arma de combate decisiva, idea que está muy generalizada en la Marina francesa. Un Almirante francés, al comentar el escrito de Labrousse, dice lo siguiente:

«Apenas trascurrieron veintisiete años para que nuestros antepasados pasaran de la línea de frente (1), que era la más conveniente para las galeras, á la línea de fila,

(1) Se dice que una Escuadra está formada en línea de frente cuando los palos mayores de todos sus buques forman una línea perpendicular al rumbo que llevan.—*(N. de los T.)*

pues en 1638 se construyó la *Couronne* y en 1665 se había adoptado ya el segundo orden de formación. Nosotros hemos necesitado veintinueve años para producir una revolución en sentido contrario, desde 1830 en que se introdujo el primer buque de vapor en nuestra Marina, hasta 1859 en que se afirmó el principio del espolón como arma de combate, al ponerse la quilla del *Solferino* y del *Magenta*. ¡Tan cierto es que la verdad tarda siempre mucho en conocerse!... Esta transformación no fué repentina, no sólo porque el nuevo material requería tiempo para construirse y armarse, sino más que por nada, aunque sea triste decirlo, porque las consecuencias derivadas del nuevo motor se escapaban á la mayor parte de las inteligencias (1).

Vamos á describir ahora el célebre combate naval de los Cuatro Días, que tuvo lugar en el mes de Junio de 1666, y que merece atención especial, no ya por el gran número de buques que tomaron parte en él, ni siquiera por el extraordinario tesón de los hombres que sostuvieron lucha tan sangrienta durante tanto tiempo, sino porque los Almirantes que mandaban cada una de las Escuadras, Monk y De Ruyter, eran los mejores marinos de su época ó dicho con más exactitud, los mejores Almirantes que tuvieron sus respectivos países en el siglo diecisiete. Quizás que Monk sea inferior á Blake en los anales de la Marina inglesa; pero, en cambio, hay conformidad unánime en que De Ruyter fué la figura más saliente, no sólo de Holanda, sino de todos los marinos de su época. El relato que vamos á hacer está tomado en su mayor parte de un número reciente de la «Revue Maritime et Coloniale» (2) y se publicó como una carta, recientemente descubierta, que dirigía un caballero francés, embarcado como voluntario en el buque de Ruyter, á un amigo suyo residente en Francia. La narración es clarísima y muy verosímil —cualidades que son muy poco generales en las descripciones de combates tan antiguos—y la hace aun más probable la circunstancia de coincidir, en los detalles esenciales, con el relato que de él hace en sus memorias el Conde de Guiche, que servía también como voluntario en la Escuadra y fué

(1) Gougeard: Marine de Guerre.
(2) Vol. LXXXII. Pág. 137.

recogido por De Ruyter al ser su barco destruído por un brulote [1]. Un examen comparativo de las dos narraciones hace ver, por desgracia, la existencia de ciertas frases, iguales en ambas, lo que demuestra que no pueden considerarse como independientes una de otra. Sin embargo, hay algunas diferencias esenciales que permiten creer pudieran proceder de dos testigos diferentes que hubieran comparado y corregido sus versiones antes de enviarlas á sus amigos ó escribirlas en sus Memorias.

La Escuadra inglesa se componía de unos ochenta buques, y de unos ciento la holandesa; pero esta desigualdad numérica estaba sobradamente compensada por el mayor tamaño de los buques ingleses. El Gobierno de Londres cometió entonces un gran error estratégico. Al saber el Rey que una Escuadra francesa estaba en camino para unirse á los holandeses, dividió la suya, enviando veinte buques, bajo el mando del Príncipe Rupert, al encuentro de los franceses al Oeste, mientras que los restantes se dirigían, á las órdenes de Monk, á combatir con los holandeses hacia el Este.

La situación en que estaba entonces la Escuadra inglesa, —amenazada por dos sitios diferentes—ofrece una de las tentaciones mayores que pueden presentarse á un General en Jefe. El primer impulso es dividir las fuerzas propias, como hizo Carlos II; pero á menos de disponer de una superioridad abrumadora, es esto un gran error, pues de tal modo se exponen ambas Divisiones á ser batidas, por separado, como veremos sucedió en esta ocasión. El resultado de los dos primeros días de combate fué desastroso para la División inglesa más importante, mandada por Monk, quien se vió obligado á retirarse buscando el apoyo de Rupert, y sin la oportuna vuelta de este último, no hubiera podido librarse probablemente la Escuadra inglesa de tener pérdidas muy serias ó por lo menos habría sido bloqueada en sus propios puertos.

(1) Memoires du Cte. de Guiche. A Londres, chez P. Changuion. 1743. Páginas 234-264.

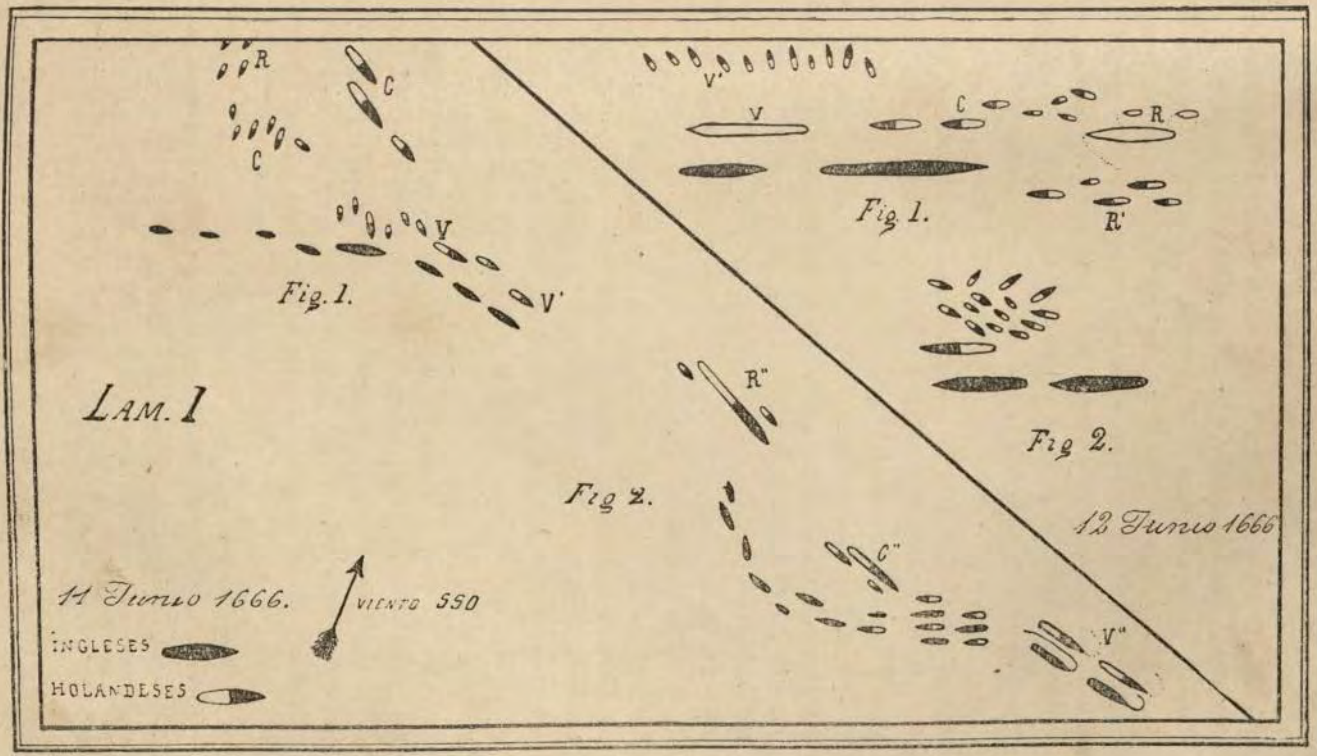
Ciento cuarenta años después, durante la notable partida de estrategia que se jugó en el Golfo de Vizcaya, antes de Trafalgar, el Almirante inglés Cornwallis, cometió, precisamente, el mismo error, dividiendo su Escuadra en dos partes iguales, que permanecían demasiado separadas para que pudieran apoyarse mútuamente, lo cual fué calificado, entonces, por Napoleón, de notoria prueba de estupidez. Las enseñanzas son iguales en todas las edades.

Los holandeses navegaban hacia las costas inglesas con viento bonancible del E., pero antes de alcanzarlas se cambió en SO., cerrándose el tiempo y refrescando, por lo cual decidió De Ruyter fondear entre Dunquerque y Las Dunas [1] con objeto de no apartarse demasiado de su objeto. Al fondear la Escuadra, quedó con la proa al SSO. y la vanguardia á la derecha, mientras que Tromp—que mandaba la retaguardia en el orden natural—quedó situado á la izquierda. Alguna causa debió existir para que esta ala izquierda quedara colocada más á barlovento que todos: el centro, mandado por De Ruyter, le seguía después y la derecha á sotavento de éste [2]. Ésta era la situación de la Escuadra al amanecer del día 11 de Junio de 1666, fondeada con algún desorden, según se deduce del espíritu de las descripciones que se conservan del combate, aunque ninguna lo afirma de un modo explícito.

La Escuadra de Monk estaba también fondeada esta misma mañana; mas al saber que la flota holandesa se hallaba á sotavento, decidió atacarla inmediatamente, con la esperanza de que, teniendo la ventaja del viento, sería dueño de luchar hasta donde lo juzgara conveniente. Con arreglo á este

(1) Véase el mapa del Canal de la Mancha y Mar del Norte.

(2) Lámina I, 11 de Junio de 1666. Fig. 1. V, vanguardia; C, centro; R, retaguardia; en esta parte del combate, el orden de los holandeses estaba invertido, por lo cual la vanguardia efectiva era la antigua retaguardia. El gran número de barcos que figuraron en los combates de estas guerras anglo-holandesas, hace imposible representarlos aisladamente, por la confusión que resultaría. Cada barco representa, pues, en estos planos, un grupo más ó menos numeroso de los mismos.


R
C
C
V
V'
Fig. 1.
LAM. 1
R"
Fig 2.
C"
V"
11 Junio 1666.
VIENTO SSO
INGLESES
HOLANDESES
V'
V
C
R
R'
Fig 1.
Fig 2.
12 Junio 1666

plan, dirigió sus buques de manera que con el viento por estribor, pasaran cerca de la izquierda holandesa mandada por Tromp, dejando á la derecha y al centro fuera del tiro de cañón. Treinta y cinco de los buques de Monk iban bien unidos, pero la retaguardia iba perdiendo la cohesión y quedándose rezagada, accidente que sucede con frecuencia en las columnas demasiado numerosas. Con sus treinta y cinco buques gobernó en busca de Tromp, cuya División picó sus cables y dió la vela en igual dirección que los ingleses (V′), navegando paralelamente las dos Escuadras, con rumbo á la costa francesa, á la par que peleaban. El viento hacía escorar tanto á los buques ingleses, que los imposibilitaba para usar sus baterías bajas (Fig. 2, V″). El centro y la retaguardia holandesa picaron también sus cables y siguieron el movimiento (Fig. 1, C′); pero como estaban muy sotaventeados no pudieron entrar en fuego hasta bastante después. En este intervalo, se quemó un barco grande holandés, que se había separado de la línea y que sin duda era el buque en que iba el Conde de Guiche.

Cuando llegaron á estar cerca de Dunquerque viró la Escuadra inglesa, probablemente toda á la vez, porque en su vuelta hacia el Norte se retrasó su vanguardia y fué muy combatida por el centro holandés mandado por De Ruyter en persona (Fig. 2, C″). Esto, que debía haberle sucedido á la retaguardia, demuestra que por haberse verificado simultáneamente el movimiento, se había invertido el orden de formación. Los buques combatientes se sotaventearon, como es consiguiente, y por esto pudo De Ruyter alcanzarlos. Dos capitanas inglesas quedaron desmanteladas y separadas de su Escuadra; una de ellas la *Swiftsure,* se rindió después de morir el joven Almirante que la mandaba, que sólo tenía veintisiete años de edad. «Merece admirarse extraordinariamente—dice un escritor contemporáneo—la resolución mostrada por el Vicealmirante Berkeley, quien al verse separado de la línea y rodeado de enemigos, con una gran parte de

su dotación muerta, desmantelado su barco y abordado por todas partes, aun continuó peleando, casi solo, mató á muchos por su propia mano, dispuesto á no aceptar cuartel, y cuando una bala le atravesó la garganta, se retiró á la cámara del Comandante, en donde lo encontraron después cadáver, tendido sobre la mesa y cubierto casi con su propia sangre». Tan heroica como ésta, aunque con fin menos desgraciado, fué la conducta observada por el otro Almirante inglés, que entonces quedó separado de los demás buques de su Escuadra. Citaremos los incidentes de la lucha que tuvo que sostener, pues aunque no proporcionan enseñanzas especiales, dan una idea clara de las escenas que ocurrían, en el calor de la pelea, en aquellos tiempos, y prestan también colorido á toda la relación.

«Habiendo sido su barco desmantelado en muy poco tiempo, lo enganchó uno de los brulotes enemigos por la aleta de estribor, pero consiguió librarse de él gracias á un acto casi increíble, realizado por su segundo, quien en medio de las llamas consiguió desenganchar los garfios del brulote y se descolgó después sano y salvo en su barco. Deseando los holandeses destruir este desdichado buque, enviaron un segundo brulote, que consiguió aferrarse al costado de babor con mejor resultado que el primero, pues prendió fuego inmediatamente á las velas y causó tal pánico en la dotación, que se lanzaron al agua cerca de cincuenta hombres. Al ver esta confusión el Almirante, Sir John Harman, se precipitó, espada en mano, entre los que quedaban, amenazando con pena de la vida al primero que intentase abandonar el buque ó no ayudase á sofocar el incendio; la dotación continuó entonces sus esfuerzos, consiguiendo, al fin, dominar el fuego; pero como la arboladura se había quemado en gran parte, cayó una de las vergas altas y rompió una pierna á Sir John. En medio de tantos apuros, intentó aferrarse de nuevo á su barco un tercer brulote, pero fué echado á pique por el fuego de la artillería antes de que pudiera lograr su objeto. El Vicealmirante holandés, Evertsen, se acercó entonces y le dijo que se rindiera, ofreciéndole cuartel; pero Sir John replicó: "No, aun no ha llegado el momento de rendirse", y enviándole una andanada, mató al Comandante del buque holandés, después de lo cual se retiraron los demás enemigos.» (1)

No es, pues, extraño, que en la relación que hemos citado en otro lugar, figuren entre las pérdidas dos capitanas inglesas, una de ellas incendiada por medio de un brulote.

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

«El Almirante inglés continuó navegando con el viento por babor—dice el escritor—y cuando se hizo de noche pasó orgullosamente con sus buques por delante de las Divisiones de Zelanda y Holanda del Norte (que formaban entonces la retaguardia holandesa, aunque eran la vanguardia natural) y que no habían podido alcanzar al enemigo, desde el medio día (Fig. 2, R'), á causa de hallarse muy sotaventeadas.»

El mérito del ataque de Monk, el cual constituye un gran ejemplo de táctica, es evidente y tiene muchos puntos de semejanza con el de Nelson en Aboukir. Comprendiendo, en seguida, la debilidad que resultaba para los holandeses, de la disposición en que tenían sus barcos, atacó á fuerzas muy superiores á las suyas, de tal manera, que sólo pudieron entrar en acción una pequeña parte de aquéllas; y aunque los ingleses tuvieran, después, mayor número de bajas, adquirieron una gran fuerza moral sobre los adversarios, abatiendo su espíritu y descorazonándolos. El testigo continúa su relación del modo siguiente: «El combate siguió hasta las diez de la noche; amigos y enemigos estaban mezclados de tal manera, que no se sabía si los ataques eran de éstos ó de aquéllos. Debemos hacer constar que el éxito de este día y las desdichas todas, de los ingleses, sobrevinieron por la separación excesiva que existía entre sus buques, lo que hacía su línea demasiado prolongada, sin lo cual nunca hubiéramos podido aislar parte de ella, como lo hicimos. El error de Monk fué no tratar de sostener sus buques más unidos», esto es, en línea compacta. La observación es exacta, aunque no lo sea tanto la crítica, pues la separación excesiva de los buques resulta casi imposible de evitar cuando se trata de líneas tan largas como eran las que se formaban con los barcos de vela, y precisamente ésta fué una de las circunstancias favorables que Monk aprovechó para presentar el combate.

Los ingleses se mantuvieron navegando hacia el O. ú ONO., con el viento por babor, hasta el día siguiente que volvieron

á la pelea. Los ingleses navegaban también hacia el O., en orden natural, hallándose algo á barlovento de sus enemigos, pero como éstos tenían buques superiores y mejor disciplinados, ganaron pronto la ventaja del viento. La Escuadra inglesa estaba formada, aquel día, por cuarenta y cuatro buques, muchos de ellos mayores que los de la holandesa, que contaba con unos ochenta. Poco después de dirigirse la primera al encuentro de la segunda, tuvo lugar el cruce, pasando la inglesa por barlovento [1]; pero al ver Tromp (que mandaba la retaguardia) que la línea de combate de los holandeses era muy imperfecta y estaba formada por dos ó tres líneas, en los cuales los buques de la una se tapaban con los de la otra, entorpeciéndose sus fuegos, viró y se puso á barlovento de la vanguardia inglesa (R'), lo cual pudo hacer gracias á la gran longitud de la línea holandesa y á que los ingleses navegaban á un largo, paralelamente á ella. «En este momento volvieron la popa al enemigo dos Almirantes de la vanguardia holandesa (V'). Ruyter, lleno de asombro al ver esta maniobra, trató de detenerlos, pero ante la imposibilidad de lograrlo, verificó igual movimiento con objeto de mantener unida toda la Escuadra, haciéndolo con algún orden y cuidando de retener á su lado á los buques cercanos. Uno de los de la vanguardia se le unió, separándose de las órdenes de su inmediato superior, por no estar conforme con su conducta. Mientras tanto, Tromp estaba en el mayor peligro, pues se hallaba separado del resto de la Escuadra, por toda la inglesa, á causa de su primera maniobra y de la deserción de la vanguardia; y hubieran sido destruídos sus buques, por el enemigo, á no ser por Ruyter, que al ver la urgencia del caso, se dirigió hacia él.» De este modo, quedaron la vanguardia y el centro haciendo rumbo opuesto al que llevaban al empezar el combate. Esto evitó que los ingleses perseverasen en el ataque á Tromp, pues de llevarlo

(1) Lámina I, 12 de Junio, Fig. 1, V, C, R.

á cabo, les hubiera ganado Ruyter el barlovento, lo cual no les convenía de ninguna manera á causa de su inferioridad numérica. Tanto la acción de Tromp como la de los dos Almirantes subalternos muestran, á pesar de la diferencia que existe entre ellas respecto al ardor belicoso, la gran falta de subordinación y espíritu militar que existía entre los Oficiales holandeses. En cambio, entre los ingleses de ese tiempo, no hay la menor señal de semejante defecto.

El vivo sentimiento que causó en De Ruyter la conducta de sus subordinados, lo vemos manifestado cuando «Tromp fué á bordo de la capitana apenas terminó esta lucha parcial. Los marineros le vitorearon, pero Ruyter dijo: "No es ésta hora de alegrías, sino más bien de lágrimas". Nuestra situación era, efectivamente, mala, sin conservar formación alguna, obrando cada División á su antojo, con los barcos todos amontonados unos sobre otros cual rebaño de carneros, y tan apiñados entre sí, que muy bien hubieran podido los ingleses rodearlos con sus cuarenta buques (12 de Junio, Fig. 2). Éstos conservaban, en cambio, un orden admirable, pero no sacaron toda la ventaja que hubieran podido lograr de su situación, no sé por qué.» La razón era, sin duda, la misma que ha impedido muchas veces á los buques de vela aprovecharse de las ventajas obtenidas con anterioridad, á saber: inutilización momentánea causada por las averías sufridas en la arboladura y velamen, aumentada, en este caso especial, por la temeridad que implica arriesgar una acción decisiva con tal desproporción numérica.

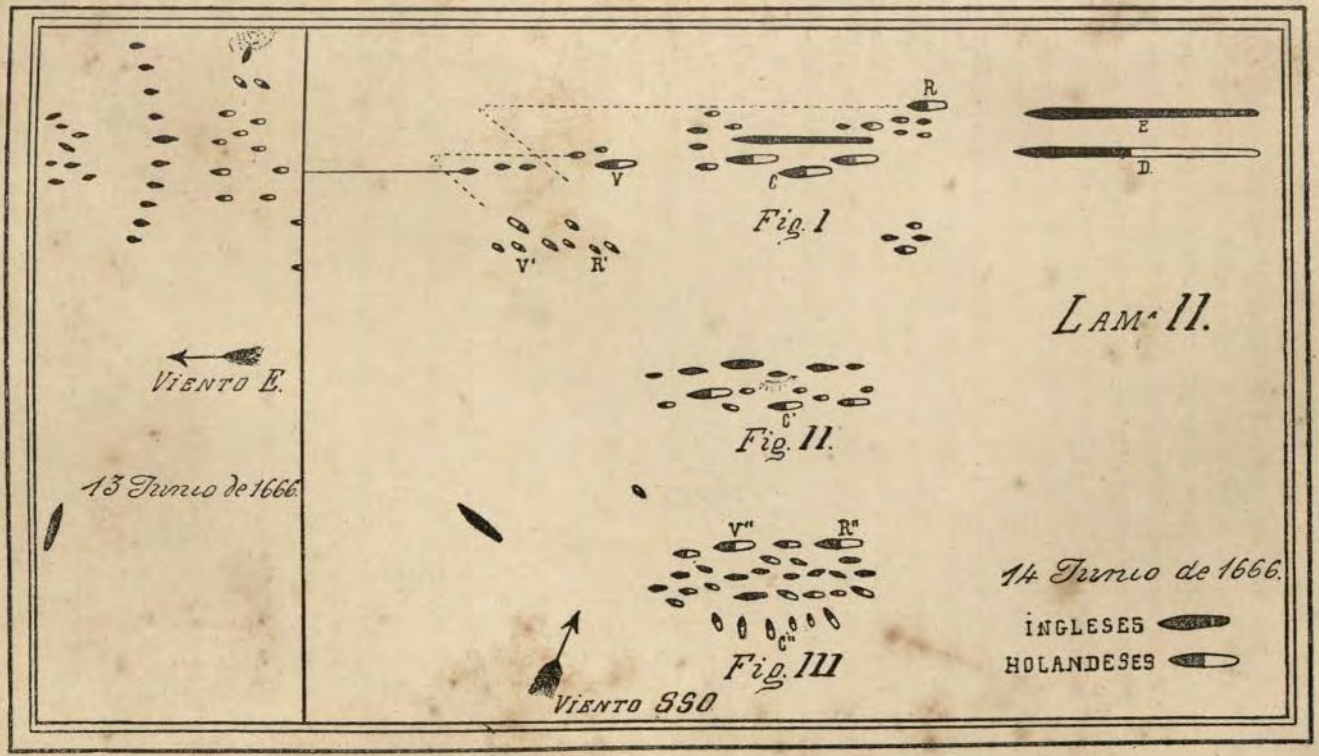
Ruyter consiguió otra vez poner su Escuadra en línea, á pesar de lo maltratada que estaba, y volvió de nuevo á cruzarse con la inglesa, pasando por sotavento, ocupando el buque de Ruyter el último lugar de su columna. Cuando pasó frente á la retaguardia inglesa, perdió el mastelero mayor y y la verga de gavia, y aun volvieron á cruzarse, otra vez, ambas Escuadras; pero después de este último encuentro, los ingleses hicieron rumbo al NO., dirigiéndose hacia sus cos-

tas, perseguidos por los holandeses; el viento continuaba siendo del SO., pero flojo. Los ingleses continuaron toda la noche en retirada, perseguidos por sus enemigos; mas el buque de Ruyter fué quedándose rezagado hasta perder de vista á su Escuadra, á consecuencia del estado lastimoso en que quedó después de estos encuentros.

El tercer día continuó Monk su retirada hacia el O. Quemó, según las versiones inglesas, tres barcos que se habían inutilizado, y envió por delante los más estropeados, quedándose él á retaguardia con los que estaban en condiciones de entrar en fuego, cuyo número no se conoce de un modo preciso, pero por las mismas versiones inglesas se ve que oscilaba entre veintiocho y dieciseis (Lámina II, 13 de Junio). Uno de los buques mejores y de mayor tamaño de la Escuadra inglesa, el *Royal Prince*, de noventa cañones, varó en Galloper Shoal y fué apresado por Tromp (Lámina II, a); pero Monk llevó á cabo su retirada con tanta firmeza y orden, que salvo este accidente, consiguió verificarla sin ser molestado por los holandeses, lo cual demuestra cuánto habían sufrido éstos en la lucha. Hacia el anochecer se vió la Escuadra de Rupert, consiguiendo unirse, por fin, todos los buques ingleses, á excepción de los inutilizados en la lucha.

Al día siguiente empezó á soplar otra vez viento fresco del SO., con lo que los holandeses quedaron á barlovento. Sus enemigos, en vez de intentar tomar de la vuelta contraria, para cruzarse con ellos, continuaron navegando con el viento por babor, confiados en la velocidad y mejor manejo de sus barcos, con lo que el combate se generalizó en toda la línea de ambas Escuadras, que marchaban paralelamente una á otra, yendo la inglesa á sotavento [1]. Los brulotes holandeses se manejaron mal, y no pudieron, por tanto, causar daño alguno; en cambio, los ingleses, consiguieron quemar dos buques á sus enemigos. Las dos flotas continuaron cam-

(1) Lámina II, 14 de Junio, Fig. 1, E, D.


R
V
C
E
D.
V'
R'
Fig. 1
LAM.ª II.
VIENTO E.
C'
Fig. II.
13 Junio de 1666
V''
R''
C''
14 Junio de 1666.
INGLESES
HOLANDESES
Fig. III
VIENTO SSO

biando andanadas durante dos horas, al cabo de las cuales consiguió pasar el núcleo principal de la inglesa á través de la línea enemiga [1]. Desde este momento se perdió completamente la formación. «Entonces—dice el testigo ya citado—la vigilancia fué extraordinaria porque estábamos separados unos de otros y reinaba la mayor confusión, tanto entre nosotros como entre los ingleses. Por fortuna, el núcleo mayor de nuestra flota, que era el que rodeaba al Almirante, quedó á barlovento de la agrupación mayor de la Escuadra inglesa, en la cual estaba también su Almirante (Figs. 1 y 2, C y C') y ésta fué la causa de nuestra victoria y de su ruína. Nuestro Almirante disponía de treinta y cinco á cuarenta buques, entre su División y los incorporados de otras que habían quedado dispersas en medio de la confusión. Los demás buques holandeses estaban alejados del Almirante. El Jefe de la vanguardia, Van Ness, se había lanzado con catorce buques en persecución de tres ó cuatro ingleses que, gracias á haber forzado de vela, habían conseguido ponerse á barlovento de la vanguardia holandesa (Fig. 1, V). La retaguardia, al mando de Van Tromp, había quedado sotaventeada, por lo que tuvo que seguir detrás de Van Ness (por sotavento de Ruyter y del núcleo principal inglés, en la posición R de la Fig. 1) y tratar de unirse á su Almirante, pasando á través del centro inglés. De Ruyter y el grupo mayor de los ingleses peleaban con encarnizamiento, sin dejar por esto de barloventear durante todo el tiempo cuanto les fué posible. Tromp forzó de vela, consiguiendo alcanzar á Van Ness y viró entonces, trayendo consigo á la vanguardia holandesa (V' R'); pero como los ingleses habían ganado también barlovento, en este intervalo, no pudo unirse á De Ruyter, quedando algo á sotavento de aquéllos (Fig. 3, V'', R''). Al

(1) Fig. 1, V, C, R. Este resultado se debió, probablemente, á las mejores condiciones marineras de los buques ingleses, aunque quizás fuese más exacto decir que los holandeses fueron perdiendo, poco á poco, barlovento, hasta que pasaron al otro lado de la línea inglesa.

ver esto Ruyter, hizo señal á los buques que lo rodeaban para que arribaran, por lo que el núcleo holandés, más considerable, puso popa al viento, que entonces era muy duro (Fig. 3, C'). «Casi inmediatamente de dar la orden, nos vimos en medio de los buques ingleses, quienes al verse atacados por dos sitios diferentes, se desordenaron por completo, perdiendo la formación que llevaban, no sólo por la violencia del encuentro, sino por el fuerte viento que soplaba entonces. Aquél fué el momento de la lucha más encarnizada (Fig. 3). Vimos al Almirante en Jefe inglés separado de su Escuadra y seguido sólo por un brulote, pero consiguió ganar barlovento con él y pasando á través de toda la División del Norte de Holanda, pudo colocarse de nuevo á la cabeza de quince ó veinte barcos que se le incorporaron.»

Así dió fin este gran combate naval, que es notable, por muchos conceptos, entre los que han tenido lugar en el mar. Como las diversas relaciones que hay del suceso, están todas en contradicción unas con otras, no se puede hacer más que apreciar los resultados. Una versión muy imparcial afirma que «las Provincias Unidas perdieron en este combate tres Vicealmirantes, dos mil hombres y cuatro buques. De los ingleses murieron cinco mil, cayeron prisioneros tres mil y perdieron, además, diecisiete buques, de los cuales quedaron nueve en poder del enemigo» [1].

Es indudable que los ingleses llevaron la peor parte, y esto fué debido, principalmente, al error inicial que debilitó su Escuadra, enviando considerable parte de la misma á realizar otro cometido. Muchas veces es necesario dividir las fuerzas, pero en esta ocasión no había ninguna necesidad de ello. Suponiendo cierta la venida de los franceses, debieron los ingleses haber lanzado toda la Escuadra contra los holandeses antes de que sus aliados hubieran podido incorporárseles. Esta enseñanza es tan aplicable á los tiempos ac-

(1) Lefèvre-Pontalis. Jean de Witt.

tuales como á los antiguos. Otra enseñanza que puede deducirse, de utilidad hoy en día, es la necesidad que hay de que las instituciones militares que existan estén bien constituídas y posean buen espíritu, dignidad y disciplina. Así, pues, con ser como fué grande el desacierto cometido en un principio por los ingleses y el desastre que le siguió después, es indudable que las consecuencias hubieran sido mucho peores si no se hubieran llevado á cabo los planes de Monk, por sus subordinados, con tan buen espíritu y exactitud como los ejecutaron, ó bien si hubiera tenido De Ruyter el mismo apoyo de parte de los suyos. En las maniobras llevadas á cabo por los ingleses, no vemos á sus subordinados volver las espaldas en el momento crítico, ni á un tercero que con mal entendido ardor vaya á ponerse en el peor sitio de la Escuadra enemiga. La instrucción de los ingleses y la precisión de sus maniobras, se puso de manifiesto en el combate. El escritor francés De Guiche se expresa de la manera siguiente, al hablar del combate de los Cuatro Días, del que fué testigo presencial, según hemos dicho:

«No puede haber nada tan correcto como el orden que conservaban los ingleses en la mar. No se podría trazar una línea más recta que la que formaban sus barcos, con lo que conseguían dirigir todo su fuego contra el que trataba de aproximárseles... Combatían de igual manera que lo hace la Caballería cuando va formada y trata de rechazar al anemigo, mientras que los holandeses peleaban en igual forma que cuando los escuadrones de Caballería pierden su puesto en la formación y cargan sobre el enemigo separadamente.» (1)

El Gobierno holandés, enemigo de gastar, de espíritu antimilitar y descuidado á causa de sus contínuas y fáciles victorias sobre la decaída Marina española, había dejado que la suya se convirtiese en un conjunto de buques mercantes armados, más bien que en Marina organizada. Cuando estuvo todo peor, fué en tiempos de Cromwell, pero escarmentada con las duras enseñanzas de aquella guerra, corrigió Holanda muchas de sus deficiencias, gracias á las me-

(1) Mémoires, págs. 249, 251, 266, 267.

didas tomadas por un hábil gobernante, si bien no hubiese llegado á lograr, todavía, la eficiencia completa del servicio.

«Lo mismo en 1666 que en 1653—dice un escritor francés—parecía que la fortuna de la guerra estaba del lado de Inglaterra. De los tres grandes combates que hubo, dos fueron victorias completas, y el tercero, aunque adverso, sirvió mucho para aumentar la gloria de sus marinos. Esto fué debido á la inteligente audacia desplegada por Monk y Rupert, al talento de parte de los Almirantes y Comandantes de buques, y á la destreza de los marineros y soldados que llevaban á sus órdenes. La habilidad desplegada por el Gobierno de las Provincias Unidas, los grandes esfuerzos que llevó á cabo y la indiscutible superioridad de Ruyter, en experiencia y genio, sobre cualquiera de los Almirantes enemigos, no pudieron compensar la incapacidad ó debilidad de parte de los Oficiales holandeses y la inferioridad manifiesta de la gente que llevaban á sus órdenes.» (1)

Inglaterra sentía aún, como antes hemos dicho, la huella impresa por la férrea mano de Cromwell, sobre las instituciones militares, por más que, como es natural, se fuese debilitando con la acción del tiempo. Antes de que estallase de nuevo la guerra con Holanda murió Monk, siendo sustituído, desventajosamente, por el caballero Rupert. La prodigalidad de la Corte fué causa de que se economizase en el equipo de la Marina, de igual modo que en Holanda se había economizado en otro tiempo por la avaricia de los burgomaestres, y la corrupción de la Corte socavó los fundamentos de la disciplina, á lo cual contribuyó, también, la indiferencia comercial. El efecto de todo esto se vió claramente, cuando volvieron á encontrarse otra vez, las Escuadras de los dos países, seis años después.

Había entonces un rasgo característico á todas las Marinas militares de la época, que merece ser consignado y tenido en cuenta, al cual no siempre se le ha dado la importancia y valor que se merece. Nos referimos al mando de las Escuadras y barcos aislados que con frecuencia se concedían á soldados ó militares de tierra no acostumbrados á la vida de la mar y completamente ignorantes del modo de manejar sus

(1) Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

barcos, cuya misión estaba encomendada á otra clase de Oficiales. Fijándose atentamente en los hechos, se ve claramente que lo que se hacía con esto era establecer una línea divisoria entre la parte militar y la dirección del buque. Éste, que fué el rasgo característico de la época, es principio que puede persistir sea cual sea la clase de motor que impulse al buque. Pero los inconvenientes y entorpecimientos originados por semejante sistema de organización, eran tan positivos entonces como ahora, siendo ésta la causa por la que, gradualmente, la lógica de los hechos fué concentrando las dos funciones en manos de un solo Cuerpo de Oficiales, de donde resultó el Oficial de Marina moderno, en el sentido que hoy se da, generalmente, á esta palabra [1]. Sucedió, por desgracia, que mientras se llevaba á cabo esta evolución, se dió el predominio á la función menos importante, de modo que el Oficial de Marina se sentía más orgulloso por manejar con destreza el poder motor de su barco, que por sacar todo el partido posible de su poder militar. Los malos resultados que produjo esta falta de interés por la ciencia militar, llegaron á ser más palpables cuando hubo que manejar Escuadras, porque para eso hacían falta mayores conocimientos militares, y haber hecho estudios previos, que también eran necesarios en los buques sueltos.

Estas ideas dieron lugar, especialmente en la Marina inglesa, á que se tuviese mayor orgullo en ser hombre de mar que en ser militar. El Oficial de Marina inglés prefería parecerse á un Capitán mercante, mejor que á un soldado.

En la Marina francesa no fué tan general este resultado, debiéndose esto, probablemente, al espíritu más militar de su Gobierno, y en particular de la nobleza, á quien estaba reservada la categoría de Oficial. No era posible que hombres

(1) La verdadera significación de este cambio no se ha comprendido bien, y esto ha sido causa de que se hayan sacado consecuencias erróneas para el porvenir. No se trataba de sustituir un sistema viejo por otro nuevo, sino dar á la parte militar la necesaria é inevitable intervención que debe tener sobre las demás funciones en una institución militar.

que pertenecían á una clase esencialmente militar, en la que se consideraba la milicia como la carrera más honrosa para un caballero, pudiesen dar mayor importancia á las velas y aparejo que á los cañones y á las evoluciones tácticas. Los Oficiales ingleses tenían procedencia muy distinta. Encerraba más verdad de lo que él mismo creía, la célebre frase de Macaulay, cuando dijo que: «Había marinos y caballeros en la Marina de Carlos II; pero, los marinos, no eran caballeros y los caballeros no eran marinos». No era lo malo que hubiera ó dejara de haber caballeros, sino que, dadas las ideas de entonces, éstos eran el elemento esencialmente militar de la sociedad y los marinos fueron gradualmente expulsando á los caballeros, después de las guerras de Holanda, con lo cual dejó de existir en el servicio, verdadero espíritu militar; cosa muy distinta, del valor individual que cada cual posee, fuera del servicio. No obstante, «algunas personas de alto linaje, como Herbert y Russell, Almirantes de Guillermo III—dice el biógrafo de Lord Hawke—eran marinos, efectivamente, pero sólo podían serlo adoptando los ásperos modales del más tosco marinerote». Las mismas cualidades que han hecho á los franceses inferiores como marinos, han contribuído á que fueran mejores como militares, no precisamente en valor, sino en destreza. Hasta en los tiempos modernos prevalece igual tendencia y en las Marinas militares de los países latinos no tiene la dirección del poder motor tanta consideración como la de la parte militar. El carácter estudioso y perseverante de los franceses hace que, cuando no toma las cosas por el lado jocoso, estudie y resuelva los problemas de táctica de un modo muy lógico, y procure saber el manejo de las Escuadras, no sólo bajo el punto de vista marinero sino militar.

El resultado de esto se hizo visible en la guerra de Independencia de América, en la que, á pesar de la desidia mostrada por el Gobierno y la inferioridad de los franceses como marinos, respecto á sus enemigos, pudieron luchar, hasta con

ventaja, porque era gente esencialmente militar y porque, por este motivo, resultaban prácticamente superiores en el manejo de las Escuadras. Ya hemos señalado en otro lugar la equivocada teoría que impedía á la Marina francesa aniquilar al enemigo, por querer reservar sus buques para fines ulteriores, pero esto no afecta al hecho de que, en habilidad táctica, fuese la gente militar superior á los que no eran más que marinos, aunque esta habilidad táctica se aplicase después á fines estratégicos equivocados.

La procedencia de los Oficiales holandeses no se sabe de un modo cierto, pues mientras un historiador marítimo, inglés, dice que en 1666 la mayor parte de los Capitanes de su Escuadra eran hijos de ricos burgomaestres, colocados allí por el Gran Canciller, en virtud de razones políticas, y sin experiencia alguna, Duquesne, el Almirante francés más notable de su época, comentaba en 1676 la precisión y destreza de los Capitanes holandeses en términos que dejaban en mal lugar á los suyos. De los datos que se conocen, parece desprenderse que, generalmente, eran buenos marinos mercantes, dotados de poco espíritu militar; pero la severidad con que castigaba, tanto el Gobierno como el furor popular, parece ejercieron notable influencia en estos Oficiales, que estaban muy lejos de carecer de valor personal, y esto los condujo á adquirir la subordinación y lealtad militar necesaria, siendo en 1672 muy distinta su conducta de la que habían seguido en 1666.

Antes de acabar con el combate de los Cuatro Días, citaremos las consecuencias que deduce de él un escritor.

«Tal fué el sangriento combate de los Cuatro Días ó del Canal de la Mancha, la acción más memorable de los tiempos modernos; no ciertamente por sus resultados, sino por el aspecto de sus diferentes fases, por la furia de los combatientes, por la audacia y destreza de sus Almirantes y, por último, por el nuevo carácter que imprimió á las guerras marítimas. Esta lucha marca mejor que ninguna otra el abandono de los antiguos sistemas tácticos y el paso hacia los que rigieron después á fines del siglo diecisiete. Por primera vez se pueden seguir los principales movimientos de las Escuadras beligerantes, cual si fuese sobre un plano. Parece eviden-

te que tanto los holandeses como los ingleses, poseían un libro de táctica y señales convenidas para verificar los movimientos, ó al menos llevarían extensas y precisas instrucciones escritas, que pudieran hacer las veces del sistema de señales. En la actualidad, los Almirantes de las Escuadras tienen á éstas completamente bajo su mano, y aun en combate puede el General en Jefe disponer á su voluntad de las diversas subdivisiones de que se compone su Escuadra. Comparemos estas facilidades con las dificultades que había en 1652 y se verá con claridad la verdadera revolución que ha sufrido la táctica naval en el intervalo que separa ambas fechas.

Tales fueron los cambios que distinguieron á la guerra de 1665 de la de 1652. Lo mismo en la primera fecha que en la última, consideraban todavía los Almirantes como ventaja, la posición del barlovento para sus Escuadras; pero en 1665 no era ya éste su cuidado principal—y casi podríamos decir único,—bajo el punto de vista táctico. Ahora desean, por encima de todo, conservar en sus Escuadras, todo el tiempo que les sea posible, buena y compacta formación con objeto de poder *combinar* durante el combate los movimientos de las distintas Divisiones. Fijándonos en Ruyter durante el final del combate de los Cuatro Días, vemos que, á pesar de las grandes dificultades que tuvo para ganar el barlovento á la Escuadra inglesa, no vaciló en sacrificar esta ventaja ante la necesidad de unir las dos partes de su Escuadra, que estaban separadas por el enemigo. Si en el combate que tuvo lugar más tarde frente á North Foreland, hubo grandes intervalos entre las Divisiones de la Escuadra holandesa, y si después la retaguardia continuó apartándose del centro, vemos á Ruyter deplorar esta falta y atribuir á ella la causa principal de su derrota, diciéndolo así en su parte oficial, en el que llega hasta á acusar á Tromp (que era su enemigo personal) de traición y cobardía; acusación injusta, pero que no por eso deja de mostrar la enorme importancia que de aquí en adelante se concedió, á que en combate estuviesen los buques de una escuadra, todos reunidos, formando un solo grupo compacto y regular (1).

Estos comentarios son justificados en lo tocante á las nuevas tendencias iniciadas, pero los resultados no fueron tan completos como pudiera creerse por lo citado.

No obstante las grandes pérdidas sufridas, á los dos meses volvieron los ingleses á la mar, con gran asombro de sus enemigos, y el 4 de Agosto tuvo lugar otro sangriento combate naval, frente á North Foreland, que terminó con una derrota completa de los holandeses, los cuales tuvieron que retirarse á sus costas, siendo perseguidos por sus enemigos, que entraron en uno de los puertos de Holanda y destruye-

(1) Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

ron gran número de buques mercantes y una ciudad de alguna importancia. A fines de 1666 estaban las dos Naciones cansadas ya de la guerra, que tanto daño hacía al comercio, debilitando también las fuerzas marítimas de ambas, con gran ventaja del creciente Poder Naval de Francia. Se entablaron negociaciones para ajustar la paz, pero Carlos II, animado por su odio hacia las Provincias Unidas, se mostró altanero y exigente en las condiciones de la misma, confiando en que la creciente ambición de Luis XIV, por los Países Bajos españoles, rompería la alianza existente entre Francia y Holanda y contando también con el efecto que habrían producido sobre ésta sus grandes reveses marítimos. Para justificar esta conducta debió haber tratado de sostener la flota que tanto prestigio había adquirido con sus victorias, pero en lugar de esto, la pobreza originada por sus despilfarros y política interior, acarrearon la decadencia de la Marina, los barcos se arrinconaron en gran número y al poco tiempo tuvo que adoptar una resolución en consonancia con su penuria, que, como ha tenido defensores en todas las épocas de la Historia, la señalaremos y condenaremos aquí. Esta resolución, que fué calurosamente combatida por Monk, era la siguiente:

«Que en vista de que los holandeses sacaban principalmente sus recursos del comercio, dado que éste era el que les proveía de los elementos necesarios para su flota militar y de que la experiencia mostraba que nada hacía tanto daño á este pueblo como el entorpecimiento de su tráfico, debería procurar Su Majestad, por estas causas, atacarlo de un modo positivo, bien seguro de reducirlos así y evitar al propio tiempo al pueblo inglés los excesivos gastos que hasta entonces había tenido á causa del armamento de las poderosas Escuadras que salían á la mar todos los veranos.... Por estos motivos tomó el Rey la fatal resolución de arrinconar sus buques grandes y sostener solamente en la mar unas cuantas fragatas.» (1)

A consecuencia de esta manera económica de hacer la guerra, el Gran Canciller de Holanda De Witt, que había hecho sondar el Támesis el año anterior, envió á este río una Es-

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

cuadra de sesenta ó setenta navíos de línea al mando de Ruyter, quien se remontó hasta Gravesend el 14 de Julio de 1667, destruyó los barcos que estaban en Chatham y en el Medway y tomó posesión de Sheerness. El resplandor de los incendios podía verse desde Londres, y la Escuadra holandesa conservó el dominio de la boca del río hasta fines de aquel mes. Bajo la impresión de este golpe, que fué seguido de la invasión de la peste y de un gran incendio en Londres, consintió Carlos II en firmar la paz, el 31 de Julio de 1667, la cual se conoce en la Historia con el nombre de Paz de Breda.

El resultado más duradero de la guerra fué la cesión de Nueva York y Nueva Jersey á Inglaterra, que de este modo consiguió reunir las colonias que tenía en Norte América al Norte y Sur de dicho continente.

Antes de seguir otra vez el curso de la Historia de la época, estudiaremos un poco la teoría que tan desastrosos resultados produjo á Inglaterra en 1667, ó sea el mantenimiento de la guerra nada más que apresando los buques mercantes enemigos. Para seguir este plan no es necesario mantener en el mar más que unos cuantos cruceros rápidos, lo cual puede conseguirse sin gasto alguno directo del Estado, estimulando la codicia de los particulares por medio de patentes de corso, razones que se aducen especialmente cuando hay apuro de dinero. No puede negarse que de este modo se causa gran daño al enemigo, y aunque los buques mercantes de éste puedan hallar refugio, hasta cierto punto, valiéndose del innoble recurso de cambiar su bandera por la de otro país, mientras dure la guerra, es indudable que la guerra de corso ó de persecución del comercio es motivo de perplegidad para el Gobierno enemigo, si va acompañada de fortuna, y es una gran calamidad para el pueblo que la sufre. Esta guerra no puede hacerse, sin embargo, aisladamente; sino que necesita ser *apoyada*, según los términos militares, pues la inconsistencia que necesariamente tiene, hace que no puedan extenderse sus efectos muy lejos de su base de operaciones.

Esta base puede ser uno de los puertos nacionales, cualquier posesión fuerte que tenga el país sobre la costa ó el mar, una colonia distante ó una poderosa Escuadra. Si se carece de este apoyo, no pueden aventurarse los cruceros más que á muy corta distancia de la costa y por muy poco tiempo, y los daños que causen podrán ser lamentables, pero de ningún modo decisivos.

No se debió á la política de 1667 el que los buques mercantes, holandeses, tuvieran que encerrarse en sus puertos y se viera crecer la yerba en las calles de Amsterdam; sino á las poderosas Escuadras de navíos de línea que alistó Cromwell en 1652. Cuando los holandeses, escarmentados por el daño que habían tenido en esta última fecha, construyeron y alistaron grandes Escuadras; aun en medio de dos guerras ruinosas y de las grandes pérdidas que sufrió su comercio, pudieron resistir la lucha contra Francia é Inglaterra unidas, gracias no más que á sus navíos de línea. Cuarenta años después se vió obligado Luis XIV, por el agotamiento de recursos en que llegó á verse la Nación, á seguir la política adoptada anteriormente por Carlos II, á causa de su miseria. Entonces fué la época en que Francia tuvo los corsarios más notables, Juan Bart, Forbin, Duguay-Trouin, Du Casse y otros. Las Escuadras de fuerzas regulares de la Marina francesa se vieron prácticamente expulsadas del mar durante la gran guerra de Sucesión de España (1702-1712). Un historiador naval, francés, dice sobre esto lo que sigue:

«Imposibilitado para renovar los armamentos navales, aumentó Luis XIV el número de los cruceros en los mares más frecuentados, especialmente en el Canal de la Mancha y Mar del Norte (no lejos de la costa, según deberá notarse). En todos estos sitios tenían dichos cruceros muchas oportunidades para interceptar ó estorbar los movimientos de los buques cargados de tropa y de los numerosos convoyes que iban con pertrechos de todas clases. Aquellos mares, que constituían el centro del mundo comercial y político, eran terreno abonado para que pudieran realizar su misión los corsarios, y á pesar de las grandes dificultades que tenían que vencer por la ausencia de grandes Escuadras amigas, sirvieron ventajosamente la causa de las dos Naciones (Francia y España). Estos corsarios necesitaban estar dotados de bue-

na suerte, audacia y destreza, cualidades que eran indispensables para operar contra el enorme poderío de Inglaterra y Holanda. Semejantes cualidades no escaseaban, ciertamente entre nuestros marinos, pero además de esto ¡qué Jefes y Capitanes tenían!» (1)

El historiador inglés, si bien reconoce el daño tan grande que sufrió con los corsarios el pueblo y comercio de su país, (lo cual dió lugar, muchas veces, á agrias censuras contra el Gobierno) refiere una y otra vez la creciente prosperidad de todo el país y sobre todo de su comercio. Durante la guerra anterior de 1689 á 1697, en que Francia disputó á Inglaterra la supremacía del mar por medio de poderosas Escuadras, sucedió, en cambio, todo lo contrario. ¡Qué diferencia de resultados! El mismo escritor inglés dice, al hablar de esta época:

«Es cierto que nuestro comercio no sólo sufrió infinitamente más que el francés —lo cual era lógico, dado nuestro mayor número de buques mercantes,—sino más de lo que sufrió en ninguna otra guerra anterior.... Esto era debido en gran parte á la vigilancia de los franceses, que hacían la guerra de un modo pirático. Está fuera de toda duda que nuestro comercio sufrió en conjunto muchísimo; gran parte de nuestros comerciantes se arruinaron.» (2)

Macaulay dice lo siguiente, de este mismo periodo: «Durante muchos meses, en 1693, se interrumpió, casi por completo, el comercio inglés con el Mediterráneo. Los buques mercantes, que salían sin protección de Londres á Amsterdam, les era casi imposible llegar al Estrecho de Gibraltar, sin ser abordados por algún corsario francés, y la protección de los buques armados no se obtenía con facilidad.» ¿Por qué? Porque todos los de la Marina militar inglesa estaban dedicados á vigilar la Marina francesa y este cometido constituía el apoyo que deben tener los cruceros y corsarios en una guerra de corso. Hablando un historiador francés del estado de Inglaterra en la misma época (1696), dice: «El estado de los negocios era deplorable, el dinero escaso, los seguros ma-

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marine Française.

(2) Campbell: Lives of the Admiralds.

rítimos ascendían al treinta por ciento, estaba suspendida, virtualmente, el Acta de Navegación y los buques mercantes ingleses se veían reducidos á la necesidad de navegar con bandera sueca ó dinamarquesa.» (1) Medio siglo después se vió obligado otra vez el Gobierno francés, á causa del largo abandono en que había tenido á su Marina, á llevar á cabo la guerra de corso. ¿Con qué resultado? Citaremos primero las palabras del escritor francés: «Desde Junio de 1756 hasta igual mes de 1760, capturaron los corsarios franceses, á Inglaterra, más de dos mil quinientos buques mercantes. En 1761, á pesar de no tener Francia, en realidad, ni un solo navío de línea en la mar y de que los ingleses capturaron doscientos cuarenta corsarios de nuestro país, apresaron sus camaradas ochocientos doce buques. Pero el prodigioso desarrollo de la Marina mercante inglesa—continúa diciendo—explica el número de las presas.» (2) En otras palabras, los daños acarreados á Inglaterra por la pérdida de tan gran número de buques, que causó, sin duda alguna, grandes perjuicios individuales y descontento, no fué obstáculo real para impedir el desarrollo de la prosperidad del Estado y de su población en general.

El historiador marítimo inglés dice, al hablar del mismo periodo: «Mientras que el comercio de Francia fué casi destruído, la flota mercante inglesa cubría los mares. Cada año aumentaba su comercio y el dinero que se gastaba en la guerra, era devuelto, con creces, por los productos de su industria. Ocho mil buques mercantes empleaban los comerciantes del país»; y al ir enumerando después, los resultados de la guerra y las inmensas riquezas adquiridas por el Reino con las conquistas llevadas á cabo, dice: «El comercio inglés fué aumentando de año en año y con él la prosperidad nacional á pesar de los grandes gastos originados por el sostenimiento de una guerra larga y encarnizada, lo cual constituye un hecho sin

(1) Martin: Historia de Francia.
(2) Martin: Historia de Francia.

precedentes en la historia de las Naciones.» Uno de los escritores franceses, ya citados, dice al hablar de las primeras fases de esta misma guerra: «Como las Escuadras inglesas no tenían quien las resistiera, barrían los mares. Nuestros corsarios ó cruceros aislados, como no tenían Escuadras que contuviesen algo á los enemigos, terminaban pronto sus correrías. Veinte mil marineros franceses estaban en las prisiones inglesas.» (1) En cambio, durante la guerra de Independencia de América, en la que volvió Francia á seguir otra vez la política emprendida por Colbert, en los primeros años del reinado de Luis XIV, creando grandes Escuadras, se consiguió igual resultado que en tiempo de Tourville. «Por primera vez—dice el Annual Register, olvidando ó ignorando el ensayo de 1693 y acordándose tan sólo de las glorias alcanzadas en las guerras posteriores—los buques mercantes ingleses se vieron obligados á buscar protección cambiando su bandera por la de otro país.» (2) Por último, haremos notar que los franceses tenían en la isla de la Martinica una base avanzada magnífica para efectuar la guerra de corso, pues estaba poderosamente defendida, y en unión de Guadalupe, fué el refugio de numerosos corsarios, tanto en la guerra de los Siete Años como después en la que hubo durante el primer Imperio. «Los archivos del Almirante inglés hacen subir á mil cuatrocientos el número de los buques mercantes ingleses perdidos en las Antillas, entre los capturados y destruídos.» Por este motivo se dirigieron los esfuerzos de las Escuadras inglesas contra las islas mencionadas, que cayeron al fin en su poder, con lo que perdió el comercio francés más de lo que había perdido en total el inglés, con las depredaciones de los corsarios enemigos, además de quedar con esto casi imposibilitado el corso; pero en la guerra de 1778 estuvieron las islas protegidas por poderosas Escuadras y entonces no fueron ni siquiera una vez amenazadas.

(1) Lapeyrouse-Bonfils.
(2) Anual Reg., vol. XXVII, pág. 10.

Por estos ejemplos puede juzgarse el escaso efecto que produce en el curso de la lucha esta guerra de corso, dirigida teóricamente contra el comercio y la riqueza general del enemigo, cuando no se dispone de fuertes Escuadras que la apoyen. Los hechos muestran que hasta para el logro del fin especial que se persigue con ella, es imperfecta, causando perjuicios que son tan sólo parciales y que casi podíamos calificar de innecesarios. ¿Cuál es, sin embargo, la influencia que ejerce en el resultado final de la guerra de quien no es más que un medio auxiliar? ¿Qué efecto produce sobre el espíritu del pueblo que la adopta con preferencia? Como los hechos históricos vendrán de vez en cuando á mostrarlo detalladamente en el curso del libro, nos limitaremos ahora á hacer un resumen.

El resultado que tuvo para Inglaterra en tiempos de Carlos II, ya lo hemos visto; la costa atacada y quemados sus buques casi á la vista de su capital. Durante la guerra de Sucesión de España, en que el objetivo militar era el dominio de este país, mientras que los franceses se dedicaban á la guerra de corso contra el comercio, las Escuadras de Inglaterra y Holanda se mantenían sobre las costas de la Península española sin encontrar resistencia alguna, bloqueaban el puerto de Tolón, obligaban á los Ejércitos franceses que venían en socorro á cruzar los Pirineos, y al mantener la supremacía del mar, neutralizaban así las ventajas que envolvía la proximidad de Francia al teatro de la guerra. Consiguieron, además, tomar á Gibraltar, Barcelona y Menorca y con la cooperación del Ejército austriaco estuvieron á punto de apoderarse de Tolón. En la guerra de los Siete Años tomaron las Escuadras inglesas ó contribuyeron á tomar las mejores colonias de Francia y España, é hicieron frecuentes desembarcos sobre la costa de la primera.

La guerra de Independencia del Norte de América no proporciona enseñanzas en ese sentido, por ser las Escuadras casi iguales. El ejemplo más palpable para los norteamerica-

nos es la guerra de 1812. Todos saben que la mar estaba infestada de corsarios y que por lo reducido de nuestra Marina militar tenía que ser la guerra esencial y casi exclusivamente de corso. Casi puede asegurarse que, excepto en los Lagos, no combatieron jamás juntos más de dos barcos, de los nuestros. El daño sufrido por el comercio inglés, al verse atacado de esta manera inesperada por un enemigo distante, al que no creía con tanto poder, fué considerable; pero esto sucedió mientras los cruceros y corsarios norteamericanos tuvieron el poderoso apoyo que les prestaba la Marina francesa, la cual permanecía, por orden del Emperador, agrupada en Escuadras, más ó menos numerosas, en los diferentes puertos existentes desde Amberes hasta Venecia y obligaba á Inglaterra á distraer sus fuerzas bloqueando dichos puertos; pero en cuanto la caída del Emperador la dejó libre, asoló todas nuestras costas, entró en la bahía de Chesapeake y se apoderó de ella, arrasándola, remontaron después el río Potomac y quemaron á Washington. La frontera del Norte estuvo en estado de constante alarma á pesar de que teníamos allí para la defensa del país algunas Escuadras, que si bien no numerosas, eran fuertes relativamente. En el Sur, remontaron los ingleses el Misisipí sin hallar resistencia alguna y únicamente Nueva Orleans pudo salvarse á duras penas. Cuando se entablaron las negociaciones preliminares de la paz, no fué la conducta de los ingleses con los enviados norteamericanos la que hubieran adoptado de creer á su país amenazado por daños imposibles de resistir. En la guerra civil, con las correrías del *Alabama*, *Sumter* y sus similares, volvieron de nuevo á renacer las tradiciones del corso.

Mientras se haga uso de éste como uno de tantos elementos que pueden usarse en la guerra y esté apoyado por una Marina militar poderosa, será útil su empleo; pero no es posible esperar gran resultado de la guerra de corso cuando haya que luchar contra una Nación que sea muy potente en el mar. En el último caso citado, eran mucho más fáciles

las correrías de los cruceros sudistas por la determinación que habían tomado los Estados Unidos de bloquear no sólo los principales puertos comerciales de los confederados, sino todos los rincones de la costa, con lo que quedaban muy pocos buques disponibles para perseguir á los primeros; en segundo lugar, aunque en vez de cada crucero confederado hubiera habido diez, no hubieran podido impedir la entrada de los buques de la Unión, en todos los puertos accesibles desde la mar; y en tercer lugar, el innegable daño, directo é indirecto que se hacía individual y colectivamente á uno de los ramos de la producción nacional (y no necesitamos repetir aquí las importancia que tienen las industrias marítimas á los ojos del autor) no ejerció la menor influencia ni retardó ninguno de los resultados de la guerra. Estos daños, como no vayan acompañados de otros, producen más irritación que aniquilamiento. ¿Podrá, por otra parte, negarse que el trabajo llevado á cabo por los numerosos buques de la Unión influyó poderosamente en el resultado, dando fin á una guerra que quizás sin este auxilio se hubiera hecho interminable?

Como Potencia naval estaba el Sur en situación análoga á la de Francia durante las guerras que hemos citado, mientras que la del Norte se parecía á la de Inglaterra; y al igual que Francia, los que llevaban el peso de la guerra en la Confederación no eran sólo individuos que perteneciesen á una clase determinada, sino el Gobierno y la Nación entera. No se consigue agotar los recursos de una Nación capturando barcos aislados ó convoyes de los mismos, ya sean pocos ó muchos, sino disponiendo de suficiente fuerza en el mar, para desterrar de él la bandera enemiga, haciendo que aparezca siempre como fugitiva, con lo cual se podrá cerrar ese gran camino por donde va el comercio á las costas del contrario. Este predominio del mar puede únicamente obtenerse disponiendo de numerosos buques de combate, que ejerzan su acción en alta mar, aunque siempre será hoy con menos eficiencia que cuando la bandera neutral no gozaba de la in-

munidad que ha venido á disfrutar en nuestra época. No es improbable, en caso de guerra entre dos Naciones marítimas, que trate de destruir el comercio enemigo la que tenga mayor Poder Naval, interpretando la frase de «bloqueo efectivo» como mejor convenga á sus intereses del momento, en cuyo caso podrá asegurarse que, apoyándose en la velocidad y situación de sus buques, será susceptible hacer el bloqueo efectivo con menor número de ellos y á mayores distancias. La solución de este problema no dependerá del beligerante más débil, sino de las Potencias neutrales, siendo la resultante entre los derechos de éstas y los de las que estén en guerra, y hasta pudiera darse el caso de no ser admitido el principio de que el pabellón cubre la mercancía, si uno de los beligerantes dispone de una Marina tan considerable que domine el mar, como le sucede hoy día á Inglaterra.

CAPÍTULO III

GUERRA DE LAS PROVINCIAS UNIDAS CONTRA INGLATERRA Y FRANCIA ALIADAS, 1672-1674.—GUERRA DE FRANCIA CONTRA LA EUROPA COALIGADA, 1674-1678.—COMBATES NAVALES DE SOLEBAY, TEXEL Y STROMBOLI.

Poco antes de firmarse la paz de Breda, dió Luis XIV el primer paso para apoderarse de parte de los Países Bajos españoles y del Franco-Condado. Al mismo tiempo que hacía avanzar á sus Ejércitos, envió un Manifiesto proclamando sus derechos sobre los territorios en cuestión. Este Manifiesto puso en evidencia el carácter ambicioso del joven Soberano, con lo que se despertó en Europa una inquietud general y aumentó la fuerza del partido que, en Inglaterra, deseaba la paz. Por iniciativa de Holanda, pero con el eficaz apoyo del Ministro inglés, se formó una alianza de las dos Naciones con Suecia—que hasta entonces había sido amiga de Francia—para impedir el avance de Luis XIV, antes de que su poder llegara á ser demasiado considerable. El ataque de los Países Bajos en 1667 y el del Franco-Condado en 1668, mostraron de un modo evidente la impotencia de España para defender sus dominios, que cayeron ambos casi sin ofrecer resistencia.

La política de las Provincias Unidas respecto á los derechos invocados por Luis XIV en esa época, se encerraba en la frase de que «Francia era buena como amiga, pero no como vecina». Les desagradaba romper la alianza que tradicionalmente habían conservado con ella, pero todavía les gustaba menos tenerla en la frontera. La política del pueblo inglés se inclinaba hacia Holanda, aunque la de su Rey no fuera propicia á ella. En el creciente poderío de Luis XIV

veían los ingleses un peligro para todas las Naciones de Europa y para ellos más particularmente, si lograba este Monarca adquirir en el continente una preponderancia tal, que le permitiera dedicarse completamente al desarrollo de su Poder Naval. «Estando Flandes en poder de Luis XVI—escribía el Embajador inglés Temple—verán los holandeses convertido á su país en una provincia marítima de Francia»; y al participar esta opinión á su Gobierno «abogaba por una política de resistencia contra esta última Nación, cuya dominación en los Países Bajos amenazaba la independencia del resto de Europa. No cesaba de repetir á su Gobierno lo peligroso que sería para Inglaterra la conquista de las Provincias marítimas por Francia y le hacía ver la urgente necesidad de pactar una inteligencia con los holandeses. Ésta sería la mejor venganza que podríamos tomar de las tretas empleadas por Francia para envolvernos en la última guerra contra las Provincias Unidas».

Todos estos motivos dieron lugar á que se aliasen las dos Naciones con Suecia, según hemos dicho antes, consiguiendo durante algún tiempo detener el avance de Luis XIV; pero estaban tan recientes las guerras que habían tenido las dos Potencias marítimas, era tan dura la humillación que Inglaterra había sufrido en el Támesis y existía aún una rivalidad tan grande entre las dos, que no podían sustraerse á la naturaleza de las cosas y era imposible contar con que la alianza fuese duradera. Hizo falta que se pusiera en evidencia el peligro que representaba el poderío de Luis XIV y su tenacidad en seguir una política que amenazaba á las dos Naciones, para que se llevase á cabo la unión de los que por su manera de ser eran rivales naturales. Pero todo esto no había de verificarse sin provocar otra guerra sangrienta.

Luis XIV sentía profundo odio por esta triple alianza, pero sobre todo por Holanda, á quien vió convertida en su más firme enemigo, lo cual era consecuencia lógica de las exigencias en que la situación colocaba á dicha Nación.

A pesar de esto, pareció conformarse, por el pronto, con tanto más motivo cuanto que preveía ventajas más positivas que la extensión de sus dominios por el Este de Francia, no bien vacase, en fecha próxima, el trono de España. Pero aun cuando disimuló y pareció ceder, formó desde entonces el propósito de destruir á la República, lo cual era completamente opuesto á la política seguida por Richelieu y á las verdaderas conveniencias de Francia. El interés de Inglaterra, al menos por aquel entonces, era que las Provincias Unidas no fuesen humilladas por Francia, pero ésta lo tenía aun muchísimo mayor en que no quedaran supeditadas á Inglaterra. Desligada esta Nación del continente, podía luchar sola contra Francia en el mar, mientras que esta última Nación, embarada como estaba con su política continental, no podía aspirar á arrebatarle á la primera el dominio del mar, á menos de contar con aliados. Luis XIV se había propuesto la destrucción de su posible aliado y para esto pidió ayuda á Inglaterra. Ya hemos dicho cuál fué el resultado final de esta guerra, pero no hemos entrado en los detalles de la misma, los cuales describiremos ahora.

Antes de que empezase el Rey su obra y cuando estaba aún á tiempo de aprovechar las energías de Francia para conseguir distinto fin, le propuso Leibnitz seguir otra política diferente, presentándole un proyecto, del cual hemos hablado ya en otra ocasión y que tiene especial interés para nuestro objeto, porque al proponer que cambiara por completo la política establecida entonces por Luis XIV y que considerase como secundaria la expansión territorial en el continente, dando, en cambio, importancia primordial al desenvolvimiento marítimo de Francia, hubiera descansado la grandeza de ésta en su supremacía marítima y comercial. El objetivo inmediato que se ofrecía á la Francia de esta época, era la conquista de Egipto, á la que seguramente hubieran seguido otras. Este país, que tenía costas en el Mediterráneo y comunicación marítima con los mares de Oriente,

dominaba el gran camino comercial que se ha completado en nuestros días con la apertura del Canal de Suez.

Este camino había perdido gran parte de su valor al descubrirse el paso por el Cabo de Buena Esperanza, tanto más cuanto que los mares que habían de recorrerse para utilizarlo, eran sumamente inseguros por estar infestados de piratas; pero una Nación que fuera realmente poderosa en el mar y que tuviera en sus manos la llave de la posición, hubiera conseguido, seguramente, rehabilitarlo de nuevo. La Nación que se hubiera establecido allí en esas condiciones, habría alcanzado, dado el estado decadente del Imperio Otomano, no sólo la supremacía comercial de la India y el extremo Oriente, sino también la de Levante; pero la empresa no hubiera terminado con esto. La necesidad de dominar el Mediterráneo y de abrir al comercio el Mar Rojo, cerrado para los barcos cristianos por el fanatismo musulmán, habría entrañado la ocupación de diferentes puntos á ambos lados de Egipto, y Francia hubiera ido así apoderándose poco á poco de diferentes posiciones, del mismo modo que Inglaterra lo ha hecho sucesivamente con Malta, Chipre y Aden á causa de la posesión de la India. En resumen: se habría ido aumentando su Poder Naval. Esto es hoy día evidente; pero creemos interesante citar los argumentos con que Leibnitz intentó convencer á su Rey hace ya doscientos años.

Después de señalar la debilidad del Imperio turco y lo fácil que sería entorpecer aun más su acción incitando contra él á Polonia y Austria, la primera de las cuales había sido siempre aliada de Francia, demostraba que esta última no tenía enemigos en el Mediterráneo y que desde el otro lado del Egipto podría comunicar con las colonias portuguesas, que hacía mucho tiempo deseaban ardientemente encontrar protección contra los holandeses en la India. El memorial en que se exponía todo esto prosigue diciendo:

«La conquista de Egipto, esta Holanda de Levante, es infinitamente más fácil que la de las Provincias Unidas. Francia necesita tener paz en Occidente y hacer

la guerra á cierta distancia. La guerra con Holanda arruinará probablemente á las nuevas Compañías de Indias, así como á las colonias y al comercio que empezaban ahora á revivir, y aumentará las cargas del pueblo á la par que disminuirá sus recursos. Los holandeses se retirarán á sus poblaciones marítimas, en donde se mantendrán á la defensiva con la seguridad más completa y emprenderán en la mar la ofensiva con grandes probabilidades de éxito. Si Francia no logra una victoria decisiva sobre ellos, perderá toda su influencia en Europa y con la victoria compromete esa influencia. En Egipto, por el contrario, no tendría grandes consecuencias el hecho de ser rechazados, lo cual es casi imposible que suceda, y en el caso de vencer lograríamos la supremacía marítima y comercial de la India y del extremo Oriente, la preponderancia entre las Naciones cristianas y hasta el Imperio de Oriente, edificado sobre las ruinas del poder otomano. La posesión de Egipto abre el camino para conquistas dignas de Alejandro, puesto que no es ya un secreto la extrema debilidad de los países orientales. El que domine á Egipto tendrá en su poder todas las costas é islas del Océano Índico. Conquistando ese país se conquistará á Holanda, porque se la despojará de la base única de su prosperidad, que son los tesoros de Oriente. Se sentirá herida sin que pueda parar el golpe, pues si se atreviese á estorbar los proyectos de Francia sobre Egipto, se vería envuelta en el odio que despertaría su conducta en toda la cristiandad. En cambio, atacada en su país, no sólo podrá evitar la agresión, sino que se verá apoyada por la opinión unánime de todas las Naciones, las cuales se figuran el género de miras que persigue Francia por exceso de ambición.» (1)

Esta Memoria no produjo resultado alguno. «Todo lo que puede conseguirse por medio de la ambición y la prudencia humana para lograr destruir una Nación, lo hizo ahora Luis XIV. Desplegó un verdadero lujo de estrategia política para aislar á Holanda, esperando conseguir de Europa que viese sin temor la caída de esta Nación, á pesar de no haber podido lograr que aceptara la conquista de Bélgica por Francia». Sus esfuerzos fueron coronados por el éxito en la parte más importante, pues consiguió deshacer la Triple Alianza y el Rey de Inglaterra pactó con él una alianza ofensiva á pesar de ser su pueblo opuesto á ella. De modo que al estallar la guerra se encontró Holanda sin un solo aliado en Europa, á excepción del gastado Reino de España y del Elector de Brandenburgo, que entonces distaba mucho de ser un Estado importante.

(1) Martin: Historia de Francia.

Para obtener el apoyo de Carlos II, no sólo se comprometió Luis XIV á darle cuantiosas sumas, sino á ceder á Inglaterra parte de lo que pensaba apropiarse en Bélgica y Holanda, concediéndole Walcheren, Sluys, Cadsand y hasta las islas de Gorée y Voorn, que dominan las desembocaduras del Escalda y del Mosa. Respecto al mando de las Escuadras unidas de ambas Naciones, se conformó con que el General inglés que llevase la insignia de Almirante mandase en Jefe. La cuestión de preeminencia naval la resolvía no enviando á la Escuadras á ninguno de esa categoría; pero prácticamente resultaba reconocida la preeminencia de los ingleses. Es evidente que, como Potencia naval, Luis XIV puso á Francia en manos de Inglaterra, llevado de su odio hacia Holanda y en su afán de buscar engrandecimiento continental. Están perfectamente justificadas las palabras de un escritor francés cuando dice: «Estas negociaciones han sido juzgadas de un modo muy erróneo. Muchas veces se ha dicho que Carlos II vendió Inglaterra á Luis XIV, lo cual es cierto efectivamente, pero sólo en lo que concierne á la política interior. En este sentido quiso Carlos II, sin duda alguna, subyugar á su pueblo, política y religiosamente, valiéndose de la ayuda de una Nación extranjera; pero no es cierto que en los asuntos exteriores vendiera á su país, porque Inglaterra sacó mayores ventajas que Francia de la ruína de Holanda.» (1)

En los años que precedieron á la guerra, hicieron los holandeses, por medio de la diplomacia, todos los esfuerzos posibles para evitarla, pero la aversión que sentían por ellos, tanto Carlos II como Luis XIV, fué obstáculo insuperable para que se aceptara concesión alguna determinada. Llegó á enviarse un yacht inglés al Canal de la Mancha con orden de que hiciera fuego á todo buque de guerra holandés que pasara por allí y no arriase su bandera. En Enero de 1672 presentó Inglaterra un ultimatum, intimando á Holanda el

(1) Martin: Historia de Francia.

reconocimiento del derecho que tenía la corona inglesa á la soberanía de los mares británicos, y pidiendo ordenase á sus Escuadras arriasen la bandera al encontrarse con el más insignificante buque de guerra inglés. ¡Y semejantes reclamaciones eran apoyadas por un Rey francés!

Holanda continuó cediendo; pero al ver, por último, que todas las concesiones eran inútiles, alistó el mes de Febrero setenta y cinco navíos de línea, además de muchos barcos menores. El 23 de Marzo atacaron los ingleses á una flota de buques mercantes holandeses sin previa declaración de guerra y el 29 la declaró su Rey. El 6 de Abril siguiente envió también Luis XIV su declaración de guerra y el 28 del propio mes salió para ponerse á la cabeza del Ejército.

La guerra que iba á empezar entonces fué la tercera y última de las grandes luchas habidas en el mar entre ingleses y holandeses, pero esta vez no fué una guerra puramente marítima como las anteriores; por lo cual, será necesario mencionar los rasgos más salientes de la campaña terrestre, no sólo para la mejor inteligencia del curso general de la lucha, sino para poder apreciar también debidamente la clase de esfuerzos tan desesperados á que hubo de verse sometida la República y su salvación final, conseguida gracias á su Poder Naval manejado por el gran marino De Ruyter.

La parte marítima de esta guerra difiere de las precedentes por muchos conceptos, pero su rasgo más característico es que los holandeses, salvo una sola vez, muy al principio de las hostilidades, no se alejaron con sus fuerzas de la costa, para ir en busca del enemigo, sino que hicieron lo que pudiera llamarse con propiedad, un uso estratégico de su peligrosa costa y abundantes bajos, los cuales servían de apoyo á sus operaciones marítimas. La causa que les obligó á adoptar estos procedimientos, fué la enorme desigualdad de fuerzas que tenían respecto de sus contrarios, pero no usaban los bajos de la costa como simple refugio, pues la gue-

rra que hacían era defensivo-ofensiva. Cuando el viento favorecía el ataque de los aliados, se mantenía Ruyter al abrigo de sus islas, ó en sitio á donde no se atrevían sus enemigos á seguirle; pero cuando el viento le era favorable y podía elegir la forma del ataque, caía sobre ellos á su vez.

Si se analiza el sistema seguido por los holandeses en sus ataques, se ven señales evidentes de la existencia de combinaciones tácticas de orden mucho más elevado de las observadas hasta entonces, aunque es posible que los hechos especiales á que nos referimos, consistentes en ataques parciales que apenas rebasaban los límites de simples demostraciones, contra las fuerzas francesas fuesen originados por causas políticas. El autor no ha encontrado en ninguno de los escritores que tratan del asunto, explicación satisfactoria al hecho indudable de que los holandeses atacasen con poco vigor á los franceses; pero parece verosímil suponer que el Gobierno de Holanda tuviese el deseo de no aumentar el odio de su más poderoso enemigo con la humillación de su Marina, con lo cual sería más difícil á su orgullo la aceptación de sus ofertas.

Hay, sin embargo, una explicación no menos admisible que se funda en motivos puramente militares y es que suponiendo á los franceses con poca experiencia, todavía, era natural que De Ruyter tratase sólo de contenerlos y de reservar todas sus fuerzas disponibles para caer sobre los ingleses. Éstos peleaban siempre con su antiguo valor, pero con menos displina que en las guerras anteriores; en cambio los holandeses, atacaban con un vigor y tenacidad que demostraba lo mucho que habían adelantado en cualidades militares. Los franceses seguían una conducta que, á veces, era sospechosa y que se ha tratado de disculpar afirmando que Luis XIV encarecía á su Almirante que economizara la flota, no faltando motivos para creer que siguió esa política hasta la terminación de los dos años que Inglaterra estuvo aliada con él.

Conociendo el Gobierno de las Provincias Unidas que la

Escuadra francesa de Brest iba á reunirse con la inglesa en el Támesis, hizo todo lo posible por alistar la suya, á fin de atacar á la primera antes de que se verificase la unión; pero las dificultades originadas por la falta de unidad directiva en los asuntos de la Marina militar, hicieron fracasar el proyecto. La provincia de Zelanda estaba tan poco preparada, que no pudo tener dispuesto en debido tiempo su contingente, que constituía una gran parte del total; habiéndose llegado á decir que el retraso reconoció por causa no solamente la falta de preparación, sino también enemistad con el partido gobernante. El golpe que se pensaba asestar á la Escuadra inglesa en sus propias aguas, reuniendo una fuerza superior á ella antes de que llegaran sus aliados los franceses, era indudablemente un plan militar bien concebido, y á juzgar por los sucesos ocurridos después en esta guerra, es fácil que hubiera ejercido considerable influencia sobre el curso total de la misma.

Por fin consiguió Ruyter hacerse á la mar y encontrarse con la flota aliada; pero aunque iba con ánimo resuelto de luchar, retrocedió ante ellos, volviéndose de nuevo á las costas de Holanda, sin que los aliados le siguieran. Éstos se retiraron, al parecer con entera seguridad, á la bahía de Southwold en la costa oriental de Inglaterra, que está unas noventa millas al Norte de la desembocadura del Támesis. Allí fondearon formando tres Divisiones, dos inglesas y una francesa; las primeras, ancladas en la parte Norte, formaban el centro y retaguardia, mientras que la última constituía la vanguardia, situada al Sur de las otras dos. Ruyter fué siguiendo á los aliados, y á la mañana siguiente—7 de Junio de 1672—era señalada la Escuadra holandesa por el primer cuadrante por una fragata francesa que estaba de exploración. El viento era NE. y los holandeses venían viento en popa sobre los aliados que se encontraban en el fondeadero con una gran parte de su gente en tierra, haciendo aguada con los botes. Los holandeses venían formados en dos líneas,

compuesta la más avanzada por dieciocho buques, más los brulotes (Lámina III, A). Su fuerza total ascendía á noventa y un navíos de línea; la de los aliados era de ciento uno.

El viento soplaba de la mar á la costa, que en ese sitio corre casi Norte-Sur, por lo cual los aliados estaban en una situación muy embarazosa, pues tenían primero que ponerse en movimiento y carecían de espacio suficiente para retroceder, por el pronto, ganar tiempo y dar lugar á ponerse en línea de combate. Gran parte de los buques picaron sus cables, y los ingleses hicieron vela navegando con el viento por estribor al rumbo NNO. aproxidamente, el cual los obligó pronto á virar, mientras que los franceses empezaron á navegar con el viento por babor (Lámina III, B). El combate empezó, por lo tanto, con la separación de la Escuadra aliada.

Ruyter envió una División para atacar á los franceses, ó más bien para contenerlos, porque sólo se cañonearon á gran distancia, á pesar de que los holandeses estaban á barlovento y hubieran podido acercarse para buscar combate más cercano, si hubieran sido éstos sus deseos. Como no se censuró después á su Almirante Bankert, es de suponer que su conducta obedecía á instrucciones recibidas; lo cual es tanto más verosímil cuanto que un año después desempeñaba un mando y se condujo con mucho valor y pericia en el combate de Texel. Mientras esto sucedía, cargó Ruyter vigorosamente sobre las dos Divisiones inglesas, y aparentemente con superioridad de fuerzas, pues los historiadores marítimos ingleses pretenden que los holandeses estaban en la proporción de tres contra dos [1]. Si esto es cierto, demuestra de un modo patente el notable talento de Ruyter como Almirante y lo coloca muy por encima de todos los de su siglo.

El resultado de este combate naval, considerado solamente como tal, fué indeciso; ambas partes tuvieron considerables pérdidas, pero los honores y ventajas prácticas de la

(1) Ledyard. Vol. II, pág. 599; Campbell: Lives of Almiralds. Véase también la carta de Sir Richard Haddock, Naval Chronicle. Vol. XVII, pág. 121.

jornada corresponden á los holandeses, ó, mejor dicho, á su jefe De Ruyter. Él se mostró superior á sus adversarios, engañándolos con su fingida retirada; así que, cuando volvió sobre ellos, pudo cogerlos completamente desprevenidos y desventajosamente. La equivocada maniobra de los aliados dividió su flota en dos partes. Los ingleses, que componían los dos tercios del total, hicieron rumbo al NNO., mientras el otro tercio, formado por los franceses, se dirigía al SE. Ruyter lanzó toda su Escuadra en el hueco abierto, haciendo frente á los franceses con una División, menor en número probablemente, pero que, por hallarse á barlovento, podía ó no acercarse al enemigo, según le conviniera, mientras que él, con el resto, que era muy superior en fuerzas, cayó sobre los ingleses (Lámina II, B).

Paul Hoste dice [1] que el Vicealmirante D' Estrées, que mandaba la División francesa, había tomado sus medidas para ir ganando barlovento y pasar á través de la División holandesa que combatía con él, con objeto de unirse al Duque de York, que era el Almirante en Jefe de los aliados. Posible es que así sea, porque D' Estrées era un valiente y no tenía suficientes conocimientos marineros para apreciar los peligros de la empresa; pero no se inició este movimiento, y tanto los ingleses como De Ruyter, quedaron persuadidos de que los franceses habían querido evitar, más bien que buscar el combate á distancia estrecha. Sin embargo; si D' Estrées, sotaventeado como estaba, y con sus barcos tripulados por gente novel, hubiera virado para intentar romper la línea de los holandeses, que eran consumados hombres de mar, el resultado habría sido tan desastroso como lo fué para el Almirante español en el combate de San Vicente, ciento veinticinco años después, cuando intentó reunir su dividida Escuadra, rompiendo la línea compacta que formaba la flota de Jervis y Nelson (Lámina II, a).

La verdad, deducida poco á poco á través de tantas versio-

(1) Hoste: Tactique Navale.

nes contradictorias, es que el Duque de York, aunque era un marino bueno y valiente, carecía de capacidad. Su Escuadra no estaba formada como debía y fué sorprendida; sus órdenes previas, no eran lo bastante precisas para poder decir, técnicamente, que el General francés le hubiera desobedecido al hacer rumbo opuesto al de su Comandante en Jefe, produciendo así la separación de las Escuadras. Por último, Ruyter supo aprovechar hábilmente la sorpresa que él mismo había preparado y la buena oportunidad ofrecida por la ineptitud de su adversario.

A menos de existir circunstancias desconocidas para nosotros, el Almirante francés eligió el rumbo más conveniente, dada la dirección del viento, que era NE., pues dicho rumbo le conducía á mar libre, donde tendría amplio espacio para maniobrar. Si el Duque de York hubiera hecho el mismo rumbo, habría ido unida la Escuadra aliada, con la única desventaja de estar á sotavento de su enemigo y de no ir bien formada. En este caso hubiera podido hacer Ruyter—y probablemente lo habría hecho—lo que verificó un año después en el combate de Texel, á saber: contener la vanguardia francesa con una fuerza inferior y caer con el resto de su Escuadra sobre el centro y retaguardia. La analogía de los procedimientos empleados en ambos combates, demuestra que su idea en la bahía de Southwold era contener simplemente á los franceses mientras destruía á sus aliados.

En este combate, llamado indistintamente de Solebay ó de la bahía de Southwold, mostró Ruyter un grado de talento y audacia que ya no volvió á verse más en el mar, desde su muerte, hasta los tiempos de Suffren y de Nelson. Sus combates en la guerra de 1672 no fueron «combates de prudencia», pues aunque luchaba con mucho cuidado y método, procuraba nada menos que la destrucción total del enemigo, por lo vigoroso del ataque, unido á excelentes combinaciones tácticas. En Solebay era algo inferior á sus enemigos, aunque no mucho; después lo fué mucho más.

LAM. III.


A
B
B
VIENTO E.N.E.
FRANCESES
HOLANDESES
INGLESES
BAHIA SOUTHWOLD
7 Junio 1672
A
VIENTO O.
ESPAÑOLES
INGLESES
14 Febrero 1797
B
C
C
CABO S. VICENTE.

Los resultados positivos del combate de Solebay fueron totalmente favorables á los holandeses. Las flotas aliadas iban á apoyar las operaciones del Ejército francés, haciendo un desembarco en la costa de Zelanda; pero el ataque de Ruyter les causó tales daños y gastos de municiones, que hubieron de retrasar un mes más la salida, resultado que no sólo era importante sino vital, dada la situación desesperada á que estaban reducidas las Provincias Unidas, en tierra. Puede agregarse, como comentario instructivo de la teoría del corso, que después de haber logrado contener por medio de este golpe tan violento las fuerzas superiores del enemigo, se unió Ruyter á una numerosa flota de buques mercantes y la escoltó sin molestia alguna hasta el puerto.

Vamos á describir ahora, brevemente, los progresos de la campaña terrestre [1]. Dividido el Ejército francés en varios grupos, avanzó en los primeros días de Mayo, pasando á través de las fronteras de los Países Bajos españoles y atacó á Holanda por el SE. El partido republicano, que estaba entonces en el poder, había descuidado el Ejército, y además, incurrió en el error de diseminar sus fuerzas entre muchas ciudades fortificadas, confiando en que cada una de ellas produciría un retraso en la marcha de los franceses; pero aconsejado Luis XIV por Turena, se limitó simplemente á dejar en observación, frente á las más importantes, la fuerza necesaria y siguió su avance, consiguiendo que las ciudades de segundo orden se le rindieran á la primera intimación; con lo que el Ejército de las Provincias Unidas, lo mismo que el territorio, fué cayendo así rápidamente, por partes, en poder del enemigo.

Al cabo de un mes, estaban ya los franceses en el centro de Holanda, sin haber encontrado casi resistencia y sin que quedara fuerza organizada que fuese capaz de detenerlos. Quince días después del combate de Solebay, se había exten-

(1) Véase el mapa del Canal de la Mancha y mar del Norte.

dido por toda la República el mayor terror y desorganización que pudiera concebirse, y el 15 de Junio obtuvo el Gran Canciller, permiso de los Estados generales para enviar un mensaje á Luis XIV, pidiéndole las condiciones según las cuales consentiría en otorgar la paz; pues á los ojos de los políticos era preferible cualquier humillación ante los extranjeros, que ver establecido en el poder al partido enemigo patrocinado por la Casa de Orange.

Mientras se llevaban á cabo las negociaciones, continuaron rindiéndose poblaciones holandesas. El 20 de Junio entraron unos cuantos soldados franceses en Muyden, que era la llave de Amsterdam. Dichos soldados, aunque eran simples merodeadores, no se hallaban muy lejos del cuerpo de Ejército á que pertenecían; y los vecinos—que les habían permitido pasar á causa del pánico que reinaba en todo el país—al ver que venían solos, los emborracharon y echaron fuera de la población. El espíritu más levantado que reinaba en Amsterdam, se comunicó en seguida á Muyden, y con la ayuda de un cuerpo de tropas que se envió de la capital, pudo salvarse este pueblo. «Situado en el Zuiderzee, á dos horas de Amsterdam y en el punto de unión de varios ríos y canales, no sólo era Muyden la llave de las principales compuertas por medio de las cuales podían inundarse los alrededores de Amsterdam, quedando esta ciudad completamente aislada, sino que era la llave del puerto de la misma capital, pues todos los buques que se dirigieran desde el mar del Norte á Amsterdam, por el Zuiderzee, tenían que pasar necesariamente al alcance de sus cañones. Salvada Muyden y abiertas las compuertas, pudo respirar Amsterdam y le dió tiempo para romper sus comunicaciones con tierra y mantenerlas por mar» [1]. Este fué el periodo más crítico de la invasión; pero ¿qué efecto no hubiera producido en el ánimo de los holandeses, abatidos por sus derrotas y trastornados en sus ideas, si durante aquellas dos semanas anterio-

(1) Martin: Historia de Francia.

res, tan adversas para ellos, hubieran visto sus costas atacadas por la flota aliada? Pues de este ataque les libró el combate de Solebay.

Las negociaciones continuaron. Los burgomaestres—que eran el partido que representaba la riqueza y el comercio—deseaban someterse porque temblaban ante la destrucción de sus propiedades y comercio. Se hicieron nuevas concesiones; pero cuando todavía no habían regresado los comisionados, del campamento de Luis XIV, se sublevó el partido de Orange y arrastró consigo al populacho, con lo que prevaleció el espíritu de resistencia. El 25 de Junio abrió Amsterdam sus compuertas y el ejemplo fué seguido por las demás ciudades de Holanda, con lo que se originaron considerables pérdidas; pero todo el país inundado y las ciudades situadas en él, que constituían una especie de islas, quedaron completamente libres de los ataques del Ejército hasta la época de los hielos. La revolución siguió su curso, y Guillermo de Orange—que después fué Guillermo III de Inglaterra—quedó nombrado Estatúder el 8 de Julio, poniéndose á la cabeza del Ejército y de la Marina. Pocas semanas después eran asesinados por la plebe los dos De Witts, jefes del partido republicano.

La resistencia originada por el entusiasmo popular y el orgullo del país, recibió nuevo impulso con las exageradas pretensiones de Luis XIV. Era evidente que quería conquistar ó destruir las Provincias. Mientras tanto, las demás Naciones europeas comenzaban á comprender el peligro y lo mismo el Emperador de Alemania que el Elector de Brandenburgo y el Rey de España se pusieron del lado de Holanda; al par que Suecia, no obstante su alianza nominal con Francia, veía con disgusto la destrucción de Holanda, porque comprendía que sería en beneficio del Poder Naval de Inglaterra. A pesar de esto, empezó el año 1673 con aspecto favorable para Francia y el Rey de Inglaterra se preparó, por su parte, para cumplir el cometido que le correspondía en la mar con arreglo á su alianza; pero los holandeses, guiados por

Guillermo de Orange, y contando con suficiente fuerza naval, no quisieron aceptar, entonces, las condiciones de paz ofrecidas, por ellos mismos, un año antes.

En el año 1673 hubo tres combates navales importantes, verificados todos cerca de la costa de las Provincias Unidas; los dos primeros el 7 y el 14 de Junio, frente á Schöneveldt, por lo cual se les conoce con ese nombre; y el tercero llamado de Texel, el 21 de Agosto. En los tres atacó Ruyter, escogiendo la ocasión más oportuna, y después se retiró á la costa cuando lo juzgó conveniente para sus fines.

Para que los aliados pudieran lograr sus objetivos, que podrían ser, bien ataques á la costa ó bien la destrucción de los recursos marítimos de las Provincias, era necesario derrotar primero á la flota holandesa. Tanto Ruyter como su Gobierno, comprendían esto perfectamente, por lo cual decidieron que «la flota se colocaría en el paso de Schöneveldt, ó un poco más al Sur, hacia Ostende, para observar al enemigo. Si era atacada ó se veía que la Escuadra contraria intentaba llevar á cabo un desembarco en las costas de Holanda, entonces, debería resistir vigorosamente y oponerse á los designios del adversario, destruyendo sus barcos» (1). Colocada la flota en aquel punto y con buenos exploradores, podrían saber en seguida cualquier movimiento de los aliados.

Los ingleses y franceses se hicieron á la mar el 1.° de Junio, al mando del Príncipe Rupert, primo carnal del Rey. El Duque de York se había visto obligado á entregar el mando, á causa de un artículo de la Ley inglesa conocida con el nombre de *Test Act*, dirigido contra las personas que pertenecían á la Religión Católica, las cuales no podían ejercer cargos públicos. La División francesa iba mandada por el Vicealmirante D' Estrées, el mismo que estuvo en el combate de Solebay. Seis mil soldados ingleses estaban preparados en Yarmouth para embarcar en caso de salir De Ruyter derrotado.

(1) Brandt: Vida de Ruyter.

El día 7 de Junio vieron los aliados á los holandeses, que estaban por dentro de los bancos de arena de Schöneveldt, por lo cual destacaron una División de su Escuadra á fin de hacerles salir; pero Ruyter no necesitaba esta provocación, y como el viento era favorable, la persiguió con tal impetuosidad, que llegó á tiro del núcleo principal de la Escuadra aliada, antes de que tuviera ésta tiempo de formar. En esta ocasión, los franceses ocupaban el centro. El resultado fué indeciso, si es que puede llamarse así á un ataque verificado por fuerzas inferiores que causan al enemigo igual número de bajas y hacen fracasar el objeto principal de éste.

Una semana después, volvió Ruyter á atacar, obteniendo un resultado que, si bien era indeciso bajo el punto de vista de la lucha, obligó á los aliados á volver á Inglaterra con objeto de hacer reparaciones y proveerse de pertrechos. En estos combates disponían los holandeses de cincuenta y cinco navíos de línea; sus enemigos tenían ochenta y uno, de los cuales cincuenta y cuatro eran ingleses.

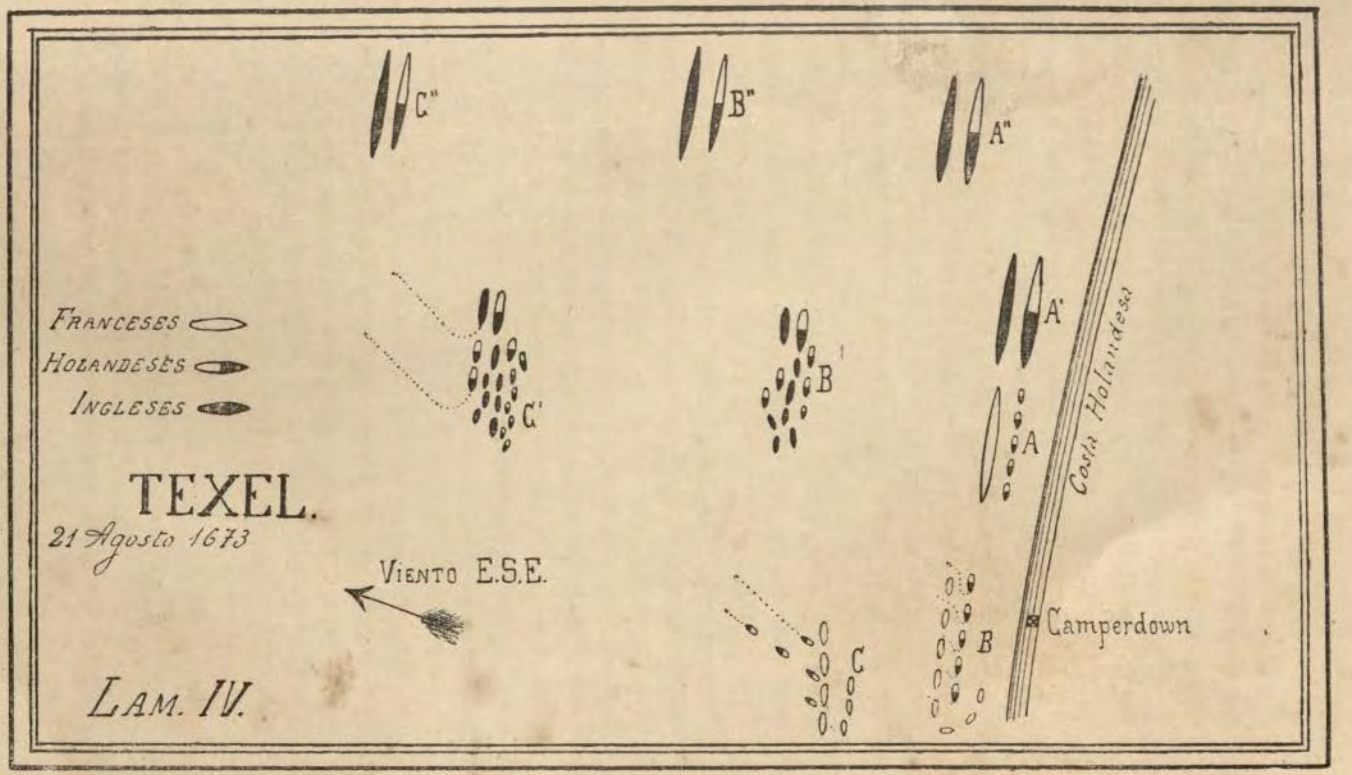
La flota aliada no volvió ya á salir á la mar hasta fines de Julio, llevando entonces á su bordo un cuerpo de tropas de desembarco. El día 20 de Agosto avistaron á la Escuadra holandesa navegando entre Texel y el Mosa, é inmediatamente alistó los buques para combate el Príncipe Rupert; pero como el viento soplaba del NO. y con ello los aliados tenían la ventaja del barlovento y la facultad de elegir la forma del ataque, Ruyter, valido de su conocimiento de la costa, se puso á navegar tan cerca de tierra, que el enemigo no se atrevió á acercarse, con tanto más motivo cuanto que se echaba la noche encima. Mientras transcurría ésta, se llamó el viento al ESE. ó sea hacia afuera y al amanecer «forzaron de vela los holandeses y se lanzaron audazmente al combate», según las palabras de un Oficial francés.

La flota aliada estaba á sotavento, navegando con el viento por babor, proa al Sur próximamente. Los franceses formaban la vanguardia, Rupert el centro y Sir Edwar Spragge

la retaguardia. De Ruyter dividió su Escuadra en tres Divisiones, la de vanguardia, formada por diez ó doce buques tan sólo, la envió contra los franceses, mientras que él, con el resto de sus fuerzas, atacó á los ingleses (Lámina IV, A, A', A''). Si admitimos como exactas las versiones inglesas acerca del número de buques que poseía cada beligerante, diremos que los ingleses contaban con sesenta buques, con treinta los franceses y con setenta los holandeses; y en tal caso vemos que el plan de ataque de Ruyter, al contener simplemente á los franceses, como hizo en Solebay, le permitía luchar con fuerzas iguales contra los ingleses. El combate presentó diferentes fases dignas de estudio.

M. de Martel mandaba la vanguardia de la División francesa, ó sea la extrema vanguardia de la flota, y se le ordenó que forzara de vela para adelantarse á la vanguardia holandesa y ganarle el barlovento, con lo que quedaría ésta situada entre dos fuegos. La orden fué cumplimentada (B); mas no bien vió el peligro, Bankert—que era el mismo que un año antes había maniobrado tan hábilmente en Solebay—puso la popa al viento y atravesó con sus doce buques la línea formada por los veinte que le quedaban á D' Estrées (C) —hecho tan honroso para él como vituperable para los franceses—y se dirigió hacia donde estaba De Ruyter peleando encarnizadamente con Rupert (C'). D' Estrées no le siguió, sino que se quedó presenciando con toda tranquilidad la llegada de este refuerzo para los holandeses, que peleaban á las órdenes de Ruyter. Los franceses no intervinieron ya prácticamente en el resto del combate.

Durante su lucha con De Ruyter, procuró Rupert separarse de un modo contínuo de la costa, con objeto de llevarse lejos á los holandeses y evitar que pudieran ponerse al abrigo de la misma, caso de que el viento cambiara. De Ruyter siguió sus movimientos, con lo cual fué separándose el centro de la vanguardia (B, B'), siendo ésta una de las razones que alegó después D' Estrées para excusar su tardanza. No pa-


C"
B"
A"
A'
B'
C'
A
B
C
Costa Holandesa
Camperdown
FRANCESES
HOLANDESES
INGLESES
TEXEL.
21 Agosto 1673
VIENTO E.S.E.
LAM. IV.

rece, sin embargo, probable que hubiera podido impedir la unión de Bankert con su Jefe.

A retaguardia aumentó la confusión á consecuencia de un acto extraordinario realizado por Sir Edward Spragge. Por alguna razón, desconocida, consideraba este General á Tromp —que mandaba la retaguardia holandesa—como su enemigo personal, y para facilitarle los medios de pelear, mandó fachear (detener) á los buques que formaban la retaguardia inglesa, con objeto de esperarle. Este mal entendido amor propio de parte de Spragge, parece que fué originado por cierta promesa que había hecho al Rey de que traería á Tromp muerto ó vivo ó de lo contrario perdería la vida. La parada ésta, que recuerda el acto de insubordinación é indisciplina llevado á cabo en la primera guerra por los Almirantes holandeses subordinados, produjo desde luego la separación de la retaguardia (A″, B″, C″), que cayó rápidamente á sotavento, originándose una lucha encarnizada entre las Divisiones de Spragge y Tromp, aisladas del resto de los demás buques. Los dos Almirantes subordinados se buscaban personalmente, y fué tan empeñado el combate entre las dos capitanas, que por dos veces se vió Spragge obligado á cambiar de buque; la segunda vez fué alcanzado por un cañonazo el bote en que se trasladaba y murió ahogado.

Abandonado de esta manera por su vanguardia y retaguardia, se vió Rupert solo contra Ruyter (B′), quien, al ser reforzado por la División de Bankert, tuvo la habilidad de separar á la subdivisión que formaba la retaguardia del centro aliado, del cuerpo principal de éste, rodeando á los veinte barcos que quedaban con los treinta ó cuarenta de que él disponía, probablemente, en aquel momento (C′). Acostumbrados á los efectos de la artillería actual, nos parece imposible que no se hubieran obtenido entonces unos resultados más decisivos; pero no hay que olvidar que, á pesar de toda la habilidad de Ruyter, los holandeses no podían aspirar más que á luchar con los ingleses en iguales condiciones, y aun eso,

es de suponer fuera durante muy poco tiempo, pues les era imposible compensar de un modo completo su gran inferioridad numérica. Por esta causa, aunque fueron considerables las pérdidas de ambos bandos, regularmente serían casi equivalentes.

Rupert se separó, por último, del combate, y al ver que la retaguardia inglesa (C″) llevaba la peor parte en la lucha que sostenía, acudió en su ayuda, siendo seguido por Ruyter. Los dos centros navegaban paralelamente dentro del tiro de cañón, pero sin tirarse cañonazos, sin duda porque las municiones escaseaban y había necesidad de economizarlas. A las cuatro de la tarde se verificó la unión del centro inglés con su retaguardia, á tiempo que se llevaba á cabo la de todos los buques holandeses, reanudándose á las cinco el combate, el cual terminó á las siete con la retirada de Ruyter, debida, probablemente, á la aproximación de los franceses que, según sus versiones, se unieron con Rupert á esa hora.

Con esto terminó el combate de Texel, que, como todos los que le precedieron en esta guerra, fué más bien un conjunto de luchas parciales que un gran combate, en el cual, como dice muy bien un historiador naval inglés al hacer su juicio, «los resultados que obtuvieron los holandeses, gracias á la conducta de su Almirante, fueron importantes en grado sumo, pues quedó roto el bloqueo de sus puertos, que hasta entonces había sido efectivo, é imposibilitó en absoluto á los aliados para pensar en desembarco alguno y mucho menos en la invasión» (1).

Los detalles militares del combate pueden apreciarse con bastante exactitud en la descripción que acabamos de hacer, la cual nos permite juzgar la destreza de Ruyter; la rapidez de acción y firmeza de Bankert, conteniendo primero y atravesando después la División francesa; la mala fe aparente, ó quizás mejor la torpeza de ésta; la insubordinación é imprudencia de Spragge; en resumen: la carencia de todo, menos

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

el valor, por parte de Rupert. Los aliados se recriminaron después con dureza unos á otros; Rupert censuraba á D' Estrées y á Spragge; D' Estrées encontraba desacertada la acción de Rupert al sotaventearse, y Martel, el propio subordinado de D' Estrées, decía claramente que éste era un cobarde, en una carta que le costó ir preso á la Bastilla.

El Rey de Francia ordenó al Intendente de Marina de Brest que llevase á cabo una información detenida, con cuyos datos formó una Memoria [1] que es la que ha servido principalmente de base á la descripción hecha del combate, la cual deja pocas dudas acerca de la deshonrosa conducta de las armas francesas en el mismo. «Se le dió á entender á M. D' Estrées—dice un historiador marítimo francés—que el Rey deseaba economizar su Escuadra y que se debía desconfiar de los ingleses. ¿Se equivocaba Luis XIV al recelar de la sinceridad de la alianza inglesa, cuando por todas partes tenía avisos de que en esta Nación todo el mundo era opuesto á aquélla, y que tanto la nobleza como el pueblo murmuraban de la misma, siendo quizás Carlos II el único que la deseaba?» [2]. Probablemente no; pero si sus deseos eran los que dice el escritor francés citado, siguió, indudablemente, mal camino al querer que un militar ó una Corporación, desempeñasen papel tan equívoco, como fué el que desempeñaron, en Texel, el Almirante francés y los suyos; la pérdida de la Escuadra hubiera sido un mal menor. Fué tan evidente para los que allí estuvieron, la mala fe ó cobardía de los franceses (y la última suposición no es admisible), que uno de los marinos holandeses, al discutir con otros compañeros los motivos que tuvieron los franceses para no acudir al fuego, les dijo: «¡Qué tontos sois! Han alquilado á los ingleses para que peleen por ellos y su papel aquí se reducía á ver cómo ganaban aquéllos su salario.» Más seria y significativa es la frase con que terminaba el Intendente de Brest su

(1) Troude: Batailles Navales de la France, año 1673.
(2) Troude: Batailles Navales de la France, año 1673.

Memoria oficial, antes mencionada: «En todos estos combates navales parece que Ruyter no se ha ocupado de atacar á la Escuadra francesa, y que, en este último, destacó sólo para contenerla, á diez buques de la División de Zelanda» (1). No puede haber prueba mayor del convencimiento que tenía Ruyter de la ineficiencia ó traición de aquella parte de las fuerzas aliadas.

Con el combate de Texel, el 21 de Agosto de 1673, se terminó uno de los periodos que forman la historia de las coaliciones marítimas. En él, como en otros, se confirmó el juicio que un Oficial de Marina francés de nuestros días da acerca de ellas: «Unidas las Naciones por intereses políticos del momento, pero divididas en el fondo hasta límites que alcanzaban el nivel del odio, sin seguir igual criterio en los planes ni en el modo de realizarlos, jamás han dado estas alianzas buenos resultados, ó al menos, proporcionados á los esfuerzos hechos por los países coligados contra un enemigo común. Las Marinas de Francia, España y Holanda, parecen haberse aliado en épocas diferentes, sólo para hacer más completo el triunfo de las armas británicas» (2). Si á esta tendencia demostrada siempre por las coaliciones, se agregan las rivalidades no menos conocidas que siente cada país por el aumento del poderío de los vecinos y la consiguiente mala voluntad con que se ve logrado un aumento de este género á expensas de la destrucción de otra Nación, se obtendrá una idea exacta de la magnitud del Poder Naval que necesita tener un país. No es necesario que sea tan considerable como el de todos los demás reunidos, como parece ser que creen algunos ingleses; basta tener el suficiente para luchar en condiciones ventajosas con el más fuerte, pues es seguro que los demás no contribuirán á que se destruya un factor del equilibrio político, aun en el caso de que pudieran hacerlo sin comprometerse.

(1) Troude: Batailles Navales de la France, año 1673.
(2) Chabauld-Arnault: Revue Mar. et Col. Julio 1885.

Inglaterra y España estaban aliadas en 1793 y tenían sus Escuadras en Tolón cuando los excesos cometidos por la Revolución Francesa parecían amenazar el orden social de Europa. El Almirante de la Escuadra española dijo francamente al de la inglesa que la destrucción de la Marina francesa—cuyo contingente estaba entonces, en gran parte, entre sus manos—no podía menos de ser perjudicial para los intereses de España, lo que hizo que se salvaran, por esto, un gran número de buques franceses; y semejante actitud no sólo ha sido calificada, con justicia, de enérgica, sino también de altamente política [1].

Con el combate de Texel terminó la larga serie de guerras que sostuvieron los ingleses y holandeses, con fuerzas análogas, para conseguir el dominio del mar; en esa fecha alcanzó la Marina de Holanda el apogeo de su eficiencia; y su mayor gloria, el Almirante De Ruyter, estaba entonces en el punto más culminante de su carrera. Aunque tenía ya mucha edad, pues contaba en esa fecha sesenta y seis años, no había perdido nada de su ardor guerrero; sus acometidas eran tan enérgicas como ocho años antes y su inteligencia se había aumentado notablemente con la experiencia ganada en la guerra última, pues se ve que sus planes eran mejores y sus conocimientos militares mucho más profundos que anteriormente. A él se debe en su mayor parte lo que ganó en disciplina y espíritu militar la Marina holandesa bajo el Gobierno del Gran Canciller De Witt, con quien tenía íntima amistad. Fué De Ruyter á esta lucha final, entre los dos grandes pueblos marítimos, en la plenitud de su talento, llevando en sus manos un arma admirablemente templada y con una gloriosa desventaja numérica, consiguiendo salvar á su país, no sólo por su valor militar sino también por su previsión y habilidad.

El ataque de Texel fué, en líneas generales, muy parecido

1) Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes.

al de Trafalgar, pues en ambos se prescindió de la vanguardia enemiga para caer sobre el centro y retaguardia, y lo mismo que en Trafalgar, quedó comprobada la bondad del plan con la deserción de la primera de donde la llamaba su deber; pero como Ruyter tenía desventaja numérica mucho mayor que la de Nelson, su éxito fué menor. El papel desempeñado por Bankert en Solebay fué análogo al de Nelson en San Vicente, cuando cortó la línea española, sólo con su barco (Lámina III, c, c'); pero Nelson llevó á cabo aquel acto sin orden expresa de Jervis, mientras que Bankert no hizo más que realizar el plan de Ruyter. Todavía habremos de ocuparnos una vez más en el curso de nuestra historia, de este hombre heroico y sencillo; pero entonces le veremos rodeado de circunstancias muy tristes y diversas; y ahora, como contraste á las condiciones de carácter que tanta gloria le hicieron ganar, nos parece oportuno insertar en este lugar una breve descripción que el Conde de Guiche [1] hace de su conducta en el combate de los Cuatro Días, cuya descripción hace resaltar en seguida la llaneza y heroismo de su carácter:

«Nunca le ví (durante aquellos tres últimos días) más que de buen humor, y cuando la victoria quedó asegurada, decía que era el buen Dios quien nos la había concedido. En medio de los desórdenes de la Escuadra y cuando hubo señales de perder, no parecía impresionado más que por la desgracia de la Patria, pero siempre resignado ante la voluntad de Dios. Por último, puede decirse que tenía algo de la franqueza y falta de tiesura de nuestros patriarcas; y para terminar lo que tengo que decir de él, me limitaré á contar que al siguiente día de la victoria le encontré barriendo su propio cuarto y dando de comer á sus polluelos.»

Nueve días después del combate de Texel, el 30 de Agosto de 1673, se firmó una alianza entre Holanda, España, Lorena y el Emperador de Alemania y se le dieron los pasaportes al Embajador francés en Viena. Casi inmediatamente ofreció Luis XIV la paz á Holanda en condiciones relativamente moderadas; pero las Provincias Unidas, al verse con sus nuevos aliados y con las espaldas bien guardadas del

(1) Memoires.

lado del mar, de donde tanto apoyo había recibido, rehusó abiertamente.

En Inglaterra se hacían cada vez más ruidosos los clamores del pueblo y Parlamento; el espíritu religioso y el antiguo odio que despertaba Francia, acrecentaba por días su violencia, á medida que aumentaba la desconfianza que la Nación sentía por el Rey, en vista de lo cual tuvo éste que ceder, á pesar de no haber disminuído, en lo más mínimo, el odio que sentía por la República Holandesa.

Al ver Luis XIV la tormenta que se le venía encima, resolvió, por consejo de Turena, abandonar sus posiciones tan peligrosamente avanzadas, evacuando el territorio de Holanda é intentando firmar la paz con las Provincias, separadamente, mientras continuaba la guerra con la Casa de Austria en España y Alemania. De este modo volvió á la política de Richelieu y se salvó Holanda. El 19 de Febrero de 1674 se firmó la paz entre Inglaterra y las Provincias. Éstas reconocieron en el tratado la supremacía absoluta de la bandera inglesa desde el Cabo de Finisterre, en España, hasta Noruega y además pagaron una indemnización de guerra.

Al quedar Inglaterra neutral en la lucha, que aun continuó durante cuatro años más la guerra, se hizo menos marítima, como era natural. El Rey de Francia no creía que su Marina pudiera luchar sola con la de Holanda por considerarla muy inferior en número y eficiencia á la de esta Nación; así es que la hizo abandonar los puertos del Atlántico y limitó sus empresas marítimas al Mediterráneo, á excepción de una ó dos expediciones semicorsarias efectuadas á las Indias Occidentales. Las Provincias Unidas, por su parte, al verse libres de peligro alguno del lado del mar y no teniendo propósito formal—con excepción de un periodo muy corto—de operar contra la costa francesa, disminuyeron su Marina, haciéndose la guerra cada vez más continental y tomando parte en ella, mayor número de Naciones.

Los Estados alemanes se pusieron al lado de Austria, y

el 28 de Mayo de 1674 proclamó la Dieta la guerra contra Francia. La gran obra realizada por la política francesa durante las últimas generaciones, se deshizo, pues, de este modo, volviendo Austria á conquistar su supremacía sobre los Estados alemanes, sin que á pesar de todo esto hubiera sido destruída Holanda. En el Báltico, al ver Dinamarca que Suecia se inclinaba por Francia, se apresuró á hacer causa común con el Imperio alemán, enviando quince mil soldados. En éste quedaban solamente fieles á la alianza francesa los Estados de Baviera, Hannover y Wurtemberg.

La guerra terrestre fué generalizándose de esta manera hasta mezclar en ella á casi todas las Naciones de Europa, y, por la naturaleza de la misma, el principal teatro de la lucha fueron los países situados detrás de la frontera oriental de Francia, comprendidos entre el Rhin y los Países Bajos españoles. Mientras la campaña terrestre se desarrollaba de este modo, ocurrió un episodio marítimo que fué debido á la circunstancia de haber tomado parte Suecia y Dinamarca por bandos diferentes. No lo describiremos detalladamente por considerarlo innecesario, limitándonos á decir que los holandeses enviaron una Escuadra al mando de Tromp para unirse á los daneses y que las flotas aliadas consiguieron una gran victoria sobre los suecos en 1676, tomándoles diez buques. Esto demuestra que la superioridad marítima de Holanda quitaba una gran parte de su valor á Suecia, como aliada de Luis XIV.

En el Mediterráneo surgió también una lucha marítima á consecuencia de la revolución de Sicilia contra la dominación española [1]. Francia concedió el apoyo que le pidieron los sublevados, como una diversión contra España; pero nunca consideró esta empresa más que como un objetivo secundario. El interés marítimo que tiene, procede de la nueva aparición de Ruyter en escena y de que su antagonista fué

(1) Véase el mapa del Mediterráneo.

esta vez Duquesne, quien era igual y hasta superior, bajo algunos puntos de vista, á Tourville, almirante que se le considera muy por encima de todos los demás marinos franceses de su época.

En Junio de 1674 se sublevó Messina, é inmediatamente el Rey de Francia la tomó bajo su protección. La Marina española parece que se portó mal en todas partes, y con seguridad se puede afirmar que desarrolló poca eficiencia, por lo que, en 1675, consiguieron los franceses establecerse en la ciudad. Durante aquel año aumentó mucho su Poder Naval en el Mediterráneo, y viéndose España impotente para defender por sí sola la isla, pidió una Escuadra á Holanda, comprometiéndose á costear sus gastos. Las Provincias, «fatigadas con la guerra, llenas de deudas, con su comercio muy abatido y agotado su dinero por la necesidad de pagar al Emperador y á todos los Príncipes alemanes, no podía sostener las enormes flotas que tiempo atrás habían luchado contra Francia é Inglaterra.» No obstante, atendieron á España y enviaron á De Ruyter con una Escuadra de sólo dieciocho buques y cuatro brulotes. El Almirante, que sabía el aumento que había tenido la Marina francesa, dijo que la Escuadra era demasiado pequeña y partió con el espíritu oprimido, pero con la calma y resignación que le eran habituales. Llegó á Cádiz en Septiembre, cuando ya los franceses habían reforzado su posición, apoderándose de Agosta, puerto que dominaba la parte Sudeste de Sicilia. Todavía fué detenido Ruyter por el Gobierno español y no llegó á la costa Norte de la isla hasta fines de Diciembre, en cuya época no pudo ganar el estrecho de Messina por encontrar vientos de proa, y se quedó cruzando entre Messina y las islas de Lipari en sitio á propósito para poder interceptar la Escuadra francesa que se esperaba, al mando de Duquesne, con tropas y víveres.

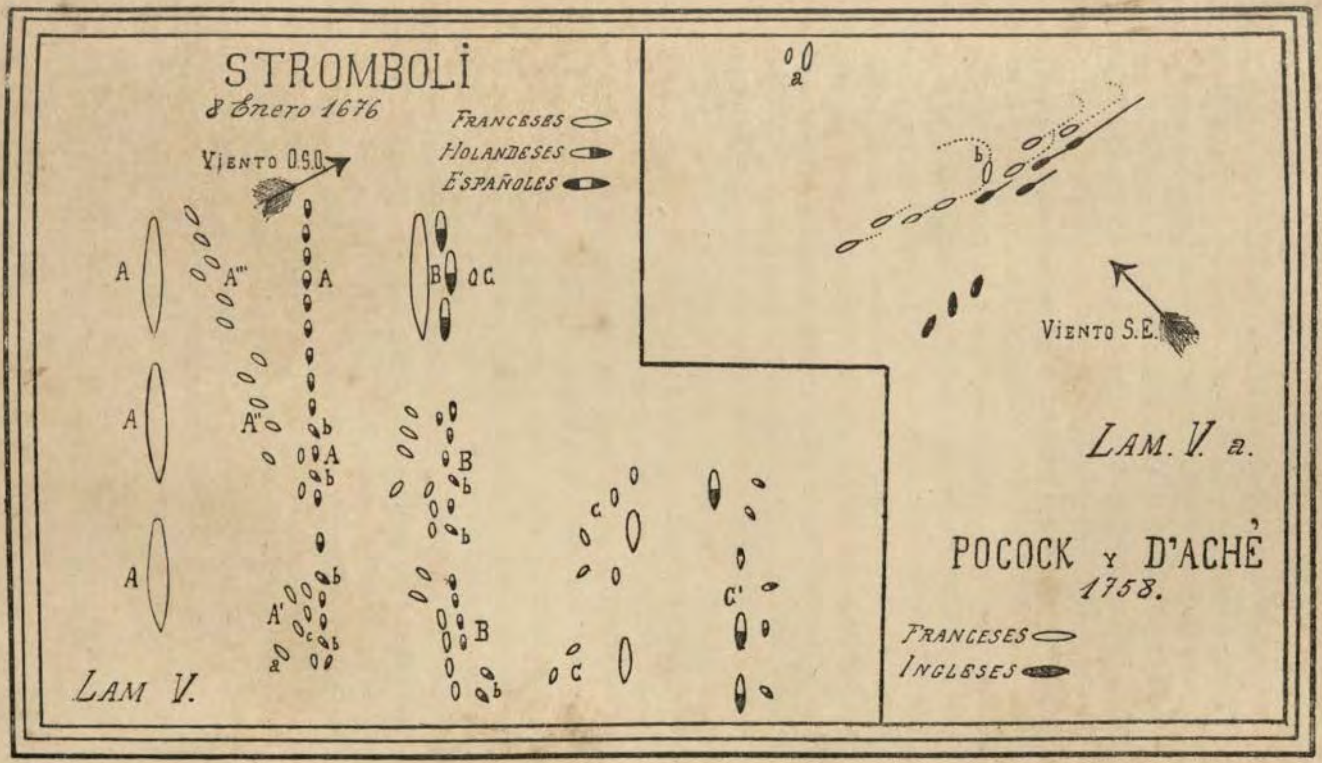
El 7 de Enero de 1676, se avistó á la Escuadra francesa, compuesta de veinte navíos de línea y seis brulotes; los ho-

landeses no tenían más que diecinueve, uno de ellos español, y cuatro brulotes, siendo preciso tener en cuenta que, aunque no existe relación detallada de la clase de barcos que tenían los holandeses en este combate, eran, por regla general, los de su Nación, inferiores á los ingleses y todavía más á los franceses.

El primer día lo pasaron ambas Escuadras maniobrando; los holandeses tenían el barlovento. La noche siguiente, fué borrascosa y obligó á las galeras españolas que acompañaban á los holandeses á buscar refugio en Lipari. Después, cambió el viento, empezando á soplar del SO., con lo cual quedaron los franceses á barlovento, pudiendo atacar ó no, según sus deseos. Duquesne se decidió por lo primero, y después de enviar por delante al convoy, formó su línea con el viento por estribor y proa al Sur; los holandeses hicieron lo mismo y esperaron (Lámina V, A, A, A).

Al ver que el gran Almirante holandés no quiso atacar el día 7, á pesar de que pudo hacerlo, por tener el barlovento, no puede menos de experimentarse profunda sorpresa. Al amanecer de dicho día vió al enemigo y se dirigió hacia él; á las tres de la tarde, según una versión francesa, se puso á navegar paralelamente á los franceses y en la misma dirección, pero fuera de alcance de sus cañones, por la parte de barlovento. ¿Cómo puede explicarse esta aparente falta de deseo por luchar, en un hombre que tres años antes había llevado á cabo unos ataques tan desesperados como fueron los de Solebay y Texel? No se conocen las razones en que se fundó para hacerlo; pero es muy posible que este hombre tan inteligente hubiera comprendido las ventajas defensivas que da el sotavento, especialmente cuando se trata de atacar con fuerzas inferiores á un enemigo dotado de valor impetuoso y de escasa instrucción marinera. Si tales fueron los motivos que le impulsaron á obrar así, hay que reconocer que hallaron justificación completa en el resultado que consiguió.

El combate de Stromboli se nos presenta como ejemplo de


STROMBOLI
8 Enero 1676
FRANCESES
HOLANDESES
ESPAÑOLES
VIENTO O.S.O.
A
A'''
A
B
C
A
A''
A
b
B
b
A'
B
C
C'
LAM V.
a
b
VIENTO S.E.
LAM. V. a.
POCOCK Y D'ACHÉ
1758.
FRANCESES
INGLESES

la táctica que un siglo después habían de emplear los franceses contra los ingleses; mas en este caso, eran los franceses quienes buscaban el barlovento para atacar con furia, mientras que los holandeses se mantenían enteramente á la defensiva. El resultado fué muy parecido al que indicaba Clerk á los ingleses en su célebre obra de táctica naval, como podrá verse por la descripción que hacemos aquí del combate, tomada por completo de un escritor francés. (1)

Las dos Escuadras estaban formadas en línea de combate, como dijimos antes, y navegaban con el viento por estribor al rumbo Sur, habiéndose decidido De Ruyter á esperar el ataque, que no quiso efectuar la víspera. Como se veía colocado entre los franceses y el puerto, comprendió que debía pelear. A las nueve de la mañana cambió de rumbo toda la Escuadra francesa, dirigiéndose en línea oblícua hacia la holandesa, maniobra muy difícil de verificar con precisión, y durante la cual recibe el asaltante, en condiciones desventajosas, el fuego del enemigo (A', A'', A'''). En esta evolución quedaron casi destrozados dos buques de los franceses. «M. de la Fayette en el *Prudente* empezó el combate; pero habiéndose lanzado temerariamente en medio de la vanguardia enemiga, quedó su barco desmantelado y se vió obligado á retirarse (a). La dificultad de la maniobra desordenó la línea francesa. El Vicealmirante de Preuilli, que mandaba la vanguardia, al verificar la arribada para dirigirse sobre el enemigo, lo hizo en tan corto sitio que, al estar después á distancia conveniente del adversario y orzar para tratar de mantenerse, amontonó los barcos, estorbándose mútuamente el fuego de su artillería (A'). La ausencia de M. de la Fayette de la línea, puso al *Parfait* en peligro. Atacado por dos buques, perdió su mastelero mayor y tuvo también que retirarse del fuego para reparar sus averías.»

Vemos, pues, á los franceses presentarse sucesivamente al

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marine Française.

combate, en lugar de hacerlo todos á la vez, resultado habitual y casi inevitable de la maniobra hecha por ellos.

«En medio de un terrible cañoneo, ó sea después de haber entrado en fuego gran parte de los buques, se colocó Duquesne, que mandaba el centro francés, por el costado de la División de Ruyter.» La retaguardia francesa no entró todavía en fuego sino hasta después del centro (A", A'"). «Langeron y Bethune, que mandaban los dos buques que iban á la cabeza del centro, fueron aniquilados por fuerzas superiores.» ¿Cómo pudo ser ésto, si los franceses tenían superioridad numérica? Pues fué, según nos refiere el escritor, porque «los franceses no habían conseguido aún reparar el desorden producido por el primer movimiento.» Por último pudieron entrar todos en fuego (B, B, B), consiguiendo Duquesne ordenar poco á poco sus fuerzas.

Los holandeses, que peleaban en toda la línea, resistían por doquier y no había ni uno solo de sus buques que dejase de estar luchando encarnizadamente. No puede, pues, decirse nada que sea más favorable para el Almirante y Comandantes de la Escuadra inferior. El resto del combate no está descrito con mucha claridad. Se dice que Ruyter fué retrocediendo de un modo contínuo con sus dos Divisiones de cabeza; pero no se sabe si esto era una confesión de debilidad ó un movimiento táctico. La retaguardia quedó separada (C') del resto, lo cual constituye una falta para Ruyter ó para el Almirante inmediato, al permitirlo; pero las tentativas hechas por los franceses para rodear y aislar á dicha retaguardia del resto de la flota, no tuvieron éxito, debido, probablemente, á las averías sufridas por éstos en sus arboladuras, pues hubo un buque francés que consiguió doblar por completo la mencionada División aislada. El combate acabó á las cuatro y media de la tarde, excepto en la retaguardia, y poco después llegaron las galeras españolas y remolcaron á los buques holandeses que habían quedado desmantelados. El hecho de escapar éstos demuestra los daños tan considerables

que debieron sufrir los franceses. Las posiciones C, C', quieren mostrar á la retaguardia holandesa muy separada, y el desorden en que queda una Escuadra de vela después del combate á consecuencia de las averías que sufre en la arboladura.

Los que conozcan bien el libro de táctica naval publicado por Clerk hacia el año 1780, verán en esta descripción que el combate de Stromboli reune todos los caracteres distintivos de los métodos de luchar empleados por los ingleses y por sus adversarios en la fecha de la publicación del libro y anteriormente á ella; métodos sobre los cuales llamaba Clerk la atención de los marinos de su país, según queda ya dicho. La teoría desarrollada por Clerk partía de la base de que los marineros y Oficiales de la Marina inglesa eran superiores á los de la francesa, en destreza y espíritu, ó quizás en ambas cualidades reunidas; y que sus barcos eran, en conjunto, tan rápidos como los de ésta; que los primeros estaban convencidos de esta superioridad, y, por lo tanto, ansiaban atacar, mientras que los franceses, convencidos igualmente de su inferioridad, bien por ésto ó por otras razones, eran contrarios á los encuentros decisivos.

A consecuencia de este ánimo en que estaban los franceses, contaban siempre como seguro, con el ataque ciego y furioso de los ingleses, y habían inventado, al efecto, un plan astuto de combate por medio del cual, aunque parecían luchar, no hacían en realidad, más que evitar la pelea, consiguiendo al mismo tiempo, causar mucho daño al enemigo. El plan consistía en colocarse á sotavento, con lo cual, según hemos dicho antes, lograban situarse ventajosamente para combatir á la defensiva y esperar el ataque. El error que cometían siempre los ingleses, según Clerk, y que la experiencia había demostrado á los franceses que podían contar con él, consistía en colocar su línea paralela á la enemiga ó casi paralela y lanzar entonces toda la Escuadra al combate, atacando cada buque al que tenía en frente de la línea enemiga.

Al verificar esta maniobra, perdía, el que atacaba, el uso de la mayor parte de su artillería, y en cambio tenía que aguantar todo el fuego de su adversario. Además de esto, llegaba invariablemente en desorden cerca del enemigo, porque siempre era difícil mantener la formación de combate, y mucho más en medio del fuego, con el humo de los cañonazos y con la rotura de velas y palos.

De esta manera, precisamente, llevó á cabo Duquesne su ataque en Stromboli y en él se verificaron absolutamente todos los resultados que Clerk señala en su obra, á saber: pérdida del orden de formación; la vanguardia llega primero y recibe el fuego de toda la Escuadra enemiga; los buques inutilizados de la vanguardia producen confusión en la retaguardia, etc., etc. Clerk afirma, además (al parecer, con razón), que cuando la acción se generalizaba, los franceses se dejaban ir á sotavento y obligaban con ello á los ingleses á repetir el ataque [1]; é igual maniobra vemos que hizo Ruy-

(1) Según dice Clerk, la Escuadra francesa no hacía toda á un tiempo este movimiento, sino que lo llevaba á cabo de una manera mucho más científica y militar. Tres ó cuatro buques se sotaventeaban simultáneamente á favor del humo del resto de la Escuadra é iban á formar una segunda línea, la cual servía, cuando era suficientemente numerosa, para proteger, á su vez, á los buques que habían permanecido en la primera, llegado el momento de ejecutar el mismo movimiento de los precedentes, que no dejaba de ser bastante arriesgado. En la lámina V se representa en b b b á los buques holandeses sotaventeándose en esa forma. Los partes oficiales ingleses del siglo dieciocho hablan á menudo de los barcos franceses que hacían esta maniobra; los Oficiales ingleses atribuían este movimiento al sublime valor desplegado por ellos; pero Clerk, más verosimilmente, lo considera como una hábil maniobra militar, calculada con acierto á fin de proporcionar á la defensa muchas oportunidades para inutilizar á los asaltantes cuando éstos se lanzaban al ataque y no podían hacer uso de toda su artillería. El año 1812, la fragata *United States*, mandada por Decatur, empleó igual táctica en su combate con la *Macedonian*, y la mayor parte de las numerosas bajas que los cañoneros confederados hicieron al barco insignia del Almirante Ferragut en Mobile, las realizaron valiéndose también de este mismo medio. Un barco que se halle dotado de superior velocidad, puede adoptar contra un enemigo una táctica igual, en sus rasgos esenciales, cuando el ardor del ataque ó las necesidades del caso obliguen al asaltante á ir directamente contra su contrario.

Había también otro motivo que podía ser causa indirecta de que se sotaventease aun más la Escuadra que peleaba á la defensiva; motivo que nunca hemos visto citado. Cuando un barco que forma parte de la línea (como c, lámina V) se encuentra sin enemigo por el costado, mientras que el que le precede está, tal vez, luchando

ter en Stromboli, aunque no conocemos con seguridad los motivos á que obedeció. Clerk dice que cuando se combate á sotavento, ocupando éste por razones tácticas, es corolario indispensable dirigir los tiros á la arboladura de los buques asaltantes por constituir ésta su poder motor y ser necesario asegurarse de que el ataque no ha de poder llevarse más allá de lo que convenga al que esté á la defensiva, como sucedió en Stromboli, en donde los franceses quedaron evidentemente inutilizados, viéndose impotentes para perseguir á Ruyter cuando éste cayó á sotavento y no pudo apoyar á su retaguardia que había quedado aislada, retirándose sin ser prácticamente molestado, á pesar de que ninguno de los buques franceses se había ido á pique.

Aunque no podemos atribuir, con seguridad, á De Ruyter la intención deliberada de escoger la posición de sotavento para combatir, pues que hasta entonces no había habido en él precedente alguno de ello, es evidente que obtuvo todos los beneficios del sistema y que el carácter de los Oficiales franceses de aquella época, dotados de valor impetuoso, pero con poca experiencia de mar, era precisamente el que más convenía para sacar todo el partido posible de una actitud defensiva, por parte de una Escuadra inferior en fuerza. Las cualidades del enemigo y los rasgos de su carácter son factores muy principales que deben tenerse en cuenta, y á esto más que á nada debió Nelson sus brillantes éxitos. Por otra parte, el Almirante francés atacó de un modo enteramente anticientífico, barco contra barco, sin tratar de concentrar el ataque sobre una parte determinada del enemigo ó procurar, al menos, contenerlo hasta que pudieran incorporarse á la Escuadra francesa ocho navíos de línea que estaban fondeados en Messina.

---

encarnizadamente, el impulso natural será meter el timón lo suficiente para poder disparar su artillería y apoyarle. Esta ventaja se obtendrá perdiendo camino y sotaventeándose, con lo que se perderá la formación, la cual sólo podrá restablecerse en el caso de ser varios los buques sotaventeados, sirviendo éstos de base para la nueva formación, á la que se incorporarían los que estuviesen aún á barlovento.

No se puede poner en parangón semejante táctica con las de Solebay ó Texel; pero como Duquesne fué el mejor Almirante francés de su siglo, á excepción, quizás, de Tourville, tiene este combate una importancia en la historia de la táctica, que no debe omitirse de ningún modo. La táctica del Comandante en Jefe marca el nivel más alto de habilidad alcanzado en ésta por los franceses. Sirva á ello de garantía la gran reputación de Duquesne. Antes de dejar este asunto diremos que el remedio que proponía Clerk era atacar la retaguardia de la línea enemiga, á ser posible por sotavento, con objeto de obligar al resto de la Escuadra á que acudiese al socorro de la cola para no dejarla abandonada, con lo que el combate se haría general, que era lo que, según él, deseaban los marinos ingleses.

Después del combate se dirigió Ruyter á Palermo, con su Escuadra, hundiéndosele en el camino un buque. Duquesne se reunió frente á Messina con la División francesa que estaba fondeada en este puerto. Los demás accidentes de la guerra de Sicilia no tienen importancia para nuestro objeto.

El 22 de Abril se encontraron otra vez De Ruyter y Duquesne frente á Agosta. Duquesne tenía veintinueve buques; los españoles y holandeses sumaban veintisiete, de los cuales diez eran españoles. Desgraciadamente, el Almirante en Jefe era español y colocó en el centro de la línea á los barcos de su país, en contra de la opinión de Ruyter, que sabiendo la poca eficiencia de los buques españoles, deseaba haberlos repartido en toda la línea, con lo que se les hubiera apoyado mejor. Ruyter tomó el mando de la vanguardia, y como los aliados tenían el barlovento, atacaron, pero el centro español se mantuvo á tiro largo de cañón, dejando que la vanguardia holandesa sostuviera el peso del combate. La retaguardia siguió los movimientos del Almirante en Jefe, por lo que combatió muy poco. En esta triste ocasión y en el cumplimiento de un deber tanto más glorioso cuanto más desesperado, De Ruyter, que en su larga carrera fué siempre respetado por

el plomo enemigo, recibió una herida mortal que le produjo la muerte, una semana después, en Siracusa, y con su pérdida desaparecieron todas las espezanzas que pudiera haber de resistir á los franceses en el mar. Al mes de ocurrir su muerte, atacaron los franceses á las Escuadras aliadas fondeadas en Palermo, destruyéndolas en gran parte; al par que una División, salida de Holanda para reforzar la Escuadra del Mediterráneo, se encontraba en el Estrecho de Gibraltar con una Escuadra francesa y se veía obligada á refugiarse en Cádiz.

La campaña de Sicilia continuó siendo parte muy secundaria de la guerra, y la poca importancia que Luis XIV le daba se ve fijándose en que su atención estaba totalmente concentrada en la guerra continental. ¡Qué idea más distinta habría tenido del valor de Sicilia, si sus miradas se hubieran fijado en Egipto y en el desarrollo marítimo!

A medida que fueron pasando los años, se fué excitando contra Francia el espíritu del pueblo inglés; las rivalidades comerciales con Holanda parecieron caer en olvido y, por fin, llegó á considerarse verosímil que Inglaterra, que había empezado la lucha como aliada de Luis XIV, tomara las armas contra él antes de terminarse la campaña. Entre otras causas de envidia, existía la de ver que la Armada francesa aumentaba hasta llegar á ser superior, en número de buques, á la suya. Carlos II resistió algún tiempo la presión del Parlamento; pero en el mes de Enero de 1678 se vió obligado á firmar un tratado de alianza ofensiva y defensiva con Holanda; llamó á los soldados ingleses que formaban parte del Ejército francés y cuando se abrió el Parlamento, en Febrero, pidió recursos para equipar noventa buques y treinta mil soldados.

Luis XIV, que estaba esperando este resultado, ordenó la evacuación inmediata de Sicilia. No temía á la Nación inglesa por tierra, pero en el mar le era imposible sostenerse contra las dos Potencias marítimas coaligadas. Al mismo tiempo redobló sus ataques sobre los Países Bajos españoles.

Mientras tuvo esperanzas de que Inglaterra no emplease sus barcos contra él, evitó herir la susceptibilidad del pueblo inglés acerca de la costa de Holanda; pero al ver que se convertía éste en enemigo, trató de atemorizar á Holanda, atacándole con furia por donde más lo temía.

Las Provincias Unidas eran, verdaderamente, el alma de la coalición. Aunque constituían el Estado de menor extensión territorial de todos cuantos luchaban contra Luis XIV, era el enemigo más poderoso que éste tenía, por el carácter y propósitos de su gobernante, el Príncipe de Orange, y por su riqueza, que no sólo les permitía sostener los Ejércitos confederados, sino que hacía que se mantuvieran fieles á la alianza los pobres é insaciables Príncipes alemanes. A pesar de verse casi solas, aguantaban el peso de la guerra gracias al poder de su Marina y á su talento marítimo-comercial; y si bien sufrían considerablemente, podían sobrellevarla.

Lo mismo que Inglaterra en siglos posteriores, Holanda, la gran Potencia marítima de los tiempos de que hablamos, se vió obligada á sostener una guerra contra las ambiciones de Francia; guerra que pudo soportar, mas no sin que fuera á costa de considerables quebrantos. Su comercio marítimo, perseguido por los corsarios franceses, sufrió grandes perjuicios, no sólo por los buques apresados, sino por el inmenso daño que representaba para él mismo la pérdida de tráfico entre los países extranjeros, que tanto había contribuído á la prosperidad de Holanda, y que á consecuencia de la guerra se verificaba, en gran parte, por buques de otras Naciones. Cuando Inglaterra quedó neutral, se acogió á su bandera casi todo este tráfico, encargándose sus buques de este rico negocio á causa de la seguridad con que cruzaban los mares, gracias á los vehementes deseos que Luis XIV tenía de ganarse la voluntad de la Nación inglesa. Esta política le llevó á hacer grandes concesiones ante las exigencias de Inglaterra en materia de tratados comerciales, deshaciendo así gran parte de la obra realizada por Colbert, que

había procurado estimular el desarrollo del Poder Naval de Francia—aun bastante débil—por medio de una decidida protección. Estas concesiones, no hicieron, sin embargo, más que contener un poco las pasiones que arrastraban á Inglaterra; pues no eran sólo los intereses particulares, sino motivos mucho más poderosos los que la llevaban á declarar la guerra á Francia.

Los intereses de Holanda eran todavía más contrarios á la prolongación de la guerra desde el momento en que Luis XIV mostró deseos de concertar la paz. Una guerra en el continente, podría ser para ella, á lo sumo, un mal necesario, pero sin duda alguna constituía una causa de agotamiento. El dinero que gastaba en sus Ejércitos y en los aliados, era completamente perdido para su Marina y se iban ya agotando las fuerzas de su prosperidad en la mar. No trataremos aquí de examinar hasta qué punto tuvo ó no razón el Príncipe de Orange en observar la inflexible actitud que sostuvo en contra de Luis XIV, ni veremos, tampoco, si los planes de éste fueron motivo suficiente para ello, pues nos saldríamos de nuestro objeto; pero sí es indudable que el Príncipe sacrificó en la lucha el Poder Naval de Holanda, agotando sus recursos, y que con él la hizo perder su categoría entre las Naciones del mundo. «Situada entre Francia é Inglaterra—como dice un historiador holandés—estuvieron las Provincias Unidas en guerra casi constante con una ú otra desde la fecha en que lograron su independencia de España y estas luchas agotaron su dinero, aniquilaron su Marina y produjeron la decadencia rápida de su comercio, industria y navegación, viéndose de esta manera á una Nación amante de la paz, aplastada bajo el peso de largas guerras que no había provocado. A veces, fué también la amistad de Inglaterra poco menos dañosa para Holanda que su enemistad. Como que mientras una prosperaba, la otra decaía, la alianza entre las dos, era parecida á la del gigante y el enano [1].

(1) Davies: Historia de Holanda.

Hasta ahora hemos visto á Holanda en abierta hostilidad con Inglaterra ó al menos como rival; desde aquí en adelante aparecerá como aliada; pero en ambos casos fué la que más sufrió á consecuencia de su menor extensión, población y situación menos favorable.

El agotamiento á que habían llegado las Provincias Unidas, el clamoreo de sus comerciantes y de los partidarios de la paz, unido á los sufrimientos de Francia, á sus dificultades financieras y á la amenaza de ver á la Marina inglesa unirse á sus ya numerosos enemigos, inclinaron á la paz á los dos elementos principales de esta guerra tan larga. Luis XIV deseaba, desde hacía mucho tiempo, concertarla con Holanda solamente; pero ésta rehusó, al principio, por no abandonar á las Naciones que se le habían aliado en la época de angustia, y después por la firme voluntad de Guillermo de Orange. A pesar de esto, se fueron venciendo poco á poco las dificultades y el 11 de Agosto de 1678 se firmó, por fin, la paz de Niméga entre las Provincias Unidas y Francia, conformándose las demás Naciones al poco tiempo con ella.

La que sufrió principalmente en esta paz fué, como era natural, la débil y extensa Monarquía española, que cedió á Francia el Franco-Condado y una porción de plazas fuertes en los Países Bajos españoles, con lo que Francia extendió así sus fronteras por el E. y el NE. Holanda, por cuya destrucción había emprendido Luis XIV la guerra, no perdió ni un solo palmo de terreno en Europa, y únicamente cedió sus colonias de la costa occidental de Africa y la Guayana. A su Poder Naval debió, en primer término, su salvación y el resultado satisfactorio obtenido en las cláusulas del tratado de paz. Aquél fué quien la salvó en la hora del mayor peligro y por el mismo medio consiguió después sostener la guerra general que hubo. Puede decirse que el Poder Naval fué uno de los principales factores que determinaron el resultado final de la gran guerra terminada con el tratado de

Niméga. Ningún otro, aisladamente considerado, ejerció tanta influencia como él.

El esfuerzo hecho no por eso dejó de quebrantar su poderío, y como le siguieron después muchos años de sacrificios parecidos, acabó, al fin, por hundirse. Pero ¿cuál fué el efecto causado por las guerras ruinosas de esta época en el extenso y poderoso Estado cuyo Rey, por ambición extrema, había provocado la guerra? Entre las muchas actividades desplegadas durante el brillante principio que tuvo el reinado del joven Rey de Francia, ninguna fué más importante ni estuvo dirigida con mayor talento que las de Colbert, quien procuró primero levantar la Hacienda, sacándola del desorden en que había caído y después hacer que descansara sobre bases firmes, aumentando la riqueza de la Nación. Esta riqueza, muy inferior entonces á la que era capaz de llegar á tener Francia, iba á desarrollarse fomentando la producción, estimulando al comercio hasta que alcanzase un grado extraordinario de actividad, creando una gran flota mercante, una gran Marina militar y aumentando la extensión colonial. Algunos de estos elementos constituyen el origen del Poder Naval y otros son la esencia misma de este Poder, que puede decirse acompaña siempre al poderío de toda Nación que tenga costa, cuando no constituye el principal elemento de vitalidad y fuerza.

Durante cerca de doce años todo fué bien; el desenvolvimiento de la prosperidad de Francia en todos estos sentidos adelantó rápidamente, aunque no con igual paso, y los ingresos que tenía la Hacienda aumentaban de un modo considerable. Entonces llegó para el Rey el momento de decidir el género de empresas á que su natural ambición le impulsaba, quizás cuerdamente. Dos caminos estaban abiertos ante él; para seguir el primero era necesario verificar grandes esfuerzos, se estorbaba el desarrollo de las actividades naturales de su pueblo, en lugar de favorecerlas, y se arruinaba el comercio toda vez que hacía inseguro el dominio del mar;

mientras que si optaba por el segundo, era preciso hacer grandes gastos, pero á cambio de ellos se mantendría la paz en las fronteras, y al guiar á la Nación hacia el dominio del mar, no tardaría el Estado en recobrar toda ó la mayor parte de los gastos hechos, gracias al impulso que recibiría el comercio y todo lo que de él depende.

La prueba de que no es éste un cuadro fantástico está en que por la política que siguió Luis XIV respecto á Holanda y por las consecuencias que resultaron de ella, dió este Monarca el primer impulso á Inglaterra, en el camino que la llevó á la realización de los resultados que habían soñado para Francia, Colbert y Leibnitz. Él fué quien hizo que pasara la industria de los transportes de los holandeses á los ingleses; él fué quien permitió á Inglaterra instalarse pacíficamente en Pensilvania y Carolina, dejándola también apoderarse de Nueva York y Nueva Jersey y él fué, por último, quien sacrificó al naciente comercio francés para ganarse la neutralidad de esta misma Nación.

En un principio no adelantó mucho Inglaterra, pero después se colocó rápidamente en lugar preeminente entre las demás Potencias marítimas, y á pesar de las grandes pérdidas que experimentó tanto el país en general como determinados individuos en particular, su prosperidad fué siempre considerable, aun en plena guerra. Sin duda que Francia no podía olvidar su situación continental ni podía aislarse por completo de las guerras que ocurrieran en el continente; pero es muy probable que si hubiese preferido seguir el camino que conducía á la prosperidad marítima, habría de haberse evitado muchos conflictos y hubiera podido sostener mucho mejor aquellos que les resultaran imposibles de evitar.

Al firmarse la paz de Niméga, los daños no eran del todo irreparables; pero «las clases agricultoras, el comercio, la industria y las colonias habían sufrido por igual con la guerra, y las condiciones de la paz, tan ventajosas para el poderío militar y territorial de Francia, distaban mucho de serlo para

las industrias, por haberse rebajado las tarifas protectoras en favor de Inglaterra y Holanda» (1), las dos Naciones marítimas. La Marina mercante quedó muy dañada y la situación en que estaba la militar, á pesar de su extraordinario desarrollo, que despertaba los celos de Inglaterra, era comparable á un árbol sin raíces, que pronto se marchitó con el viento de la guerra.

Antes de terminar con esta guerra tenida contra Holanda, daremos á continuación una breve noticia del Conde D' Estrées, el Almirante á quien confió Luis XIV la dirección de las fuerzas navales francesas en la flota aliada, y que, por lo tanto, mandaba el contingente francés en los combates de Solebay y Texel. Por dicha noticia se adquirirá alguna luz sobre la idoneidad de los Oficiales de Marina franceses de esta época, antes de que adquiriesen suficiente práctica de mar.

D' Estrées salió á la mar por primera vez el año 1667, cuando ya era un hombre de edad madura; y á pesar de ello, en 1672 lo encontramos á la cabeza de una poderosa Escuadra, llevando á sus órdenes á Duquesne, que era un consumado hombre de mar, que contaba cerca de cuarenta años de servicio. En 1677 obtuvo permiso del Rey para armar á su costa ocho buques, con la condición de quedarse con la mitad de las presas que hiciera. Con esta Escuadra llevó á cabo un ataque contra la isla Tobago, que era entonces holandesa, con una despreocupación tal, que demostró bien que no había sido falta de valor lo que inspiró su equívoca conducta en Texel. Al año siguiente salió otra vez, pero varó toda su Escuadra en las islas Aves. El relato que de esto hace el Comandante del buque insignia, es tan divertido como instructivo. Sus palabras son las siguientes:

«Habiendo tomado los Pilotos la altura del Sol el día en que se perdió la Escuadra, el Vicealmirante les hizo poner en su cámara, como siempre, las situaciones

(1) Martin: Historia de Francia.

obtenidas. Al entrar yo para enterarme de lo que iba á hacerse después, encontré al tercer Piloto, Bourdaloue, que salía llorando, y al preguntarle la causa me contestó: "El Almirante me ha amenazado é insultado, como de costumbre, porque según mis cálculos, la corriente es mayor que la que resulta á los demás Pilotos; y sin embargo, yo no soy más que un pobre hombre que hace todo lo que puede". Cuando entré en la cámara, el Almirante, que estaba muy incomodado, me dijo: "Ese bribón de Bourdaloue viene siempre con una tontería ó con otra; voy á echarlo del buque. Dice que seguimos unos caminos que ni el demonio los entiende ni yo tampoco". Como yo no sabía cuál era el verdadero—dice el Comandante del buque no menos ingénuamente—no me atreví á decir nada por temor de que aquella tempestad descargara sobre mi cabeza» (1).

Pocas horas después de esta escena, que según dice el Oficial francés de quien hemos tomado la relación, «parecería ahora casi grotesca, pero que es un fiel retrato de las costumbres marítimas de aquella época, la Escuadra toda, se perdió, encallando en un grupo de rocas llamado las islas Aves. Así eran los Oficiales». El Comandante del buque insignia, en otra parte de su relato, dice: «El naufragio fué consecuencia de la línea general de conducta seguida por el Vicealmirante D' Estrées. Merecía para él siempre más crédito la opinión de sus criados ó de gente por el estilo, que la de los verdaderos Oficiales del barco. Esta manera de obrar en el Conde D' Estrées puede explicarse diciendo que, desprovisto de los conocimientos necesarios á una profesión que había abrazado demasiado tarde, tenía siempre obscuros consejeros con objeto de apropiarse sus opiniones y deslumbrar después á la dotación del barco acerca de su capacidad» (2). D' Estrées fué promovido á Vicealmirante dos años después de haberse embarcado por la primera vez.

(1) Gougeard: Marine de Guerre.
(2) Troude: Batailles Navales.

CAPÍTULO IV

Revolución inglesa.—Guerra de la Liga de Augsburgo, 1688-1697.—Combates navales de Beachy Head y de La Hougue.

La paz de Niméga fué seguida de un periodo de diez años en los que no volvió á estallar ninguna guerra de importancia. Distó mucho, sin embargo, de ser éste un periodo de quietud política. Luis XIV mostraba tantos deseos, en la paz como en la guerra, de extender sus fronteras hacia el Este, y usurpó, sucesivamente, en poco tiempo, extensiones territoriales que no le correspondían por el tratado de paz. Reclamaba esto y aquello en virtud de antiguos lazos feudales; lo de más allá como cedido implícitamente en el tratado, por depender de cosas consignadas en él como suyas; unas veces por medio de compra, otras empleando simplemente la fuerza y apoyando siempre sus pretendidos derechos con la presencia de fuerza armada, cuando echaba mano de sus mal llamados medios pacíficos, continuó aumentando su territorio desde 1679 á 1682. La agresión que más conmovió á Europa y sobre todo al Imperio alemán, fué la toma de la que entonces era ciudad imperial de Strasburgo, verificada el 30 de Septiembre de 1681. El mismo día, compraba la ciudad de Casale, en Italia, al Duque de Mántua, mostrando con ello que su ambición se dirigía también en este sentido, y lo mismo hacia el Norte que hacia el Este. Ambas eran posiciones de gran importancia estratégica que amenazaban respectivamente á Alemania é Italia en caso de guerra.

La conmoción que esto produjo en toda Europa, fué grandísima. Por todas partes iba creándose Luis XIV enemigos y perdiendo amigos, á impulsos de la completa confianza que

tenía en su poderío. El Rey de Suecia, insultado y agraviado directamente en su Ducado de Deux-Ponts, se volvió contra él, de igual modo que los Estados italianos, y hasta el mismo Papa se unió á los enemigos de un Rey que mientras mostraba su celo por la conversión de los protestantes, se preparaba á revocar el edicto de Nantes. Pero aunque el descontento fuese general y profundo, necesitaba ser organizado y dirigido; y el espíritu necesario para darle forma y expresión final, de un modo efectivo, vino otra vez de Holanda, encarnándose en la persona de Guillermo de Orange. Se necesitaba tiempo, sin embargo, para llevar á cabo la obra. «Nadie se había armado todavía, pero todo el mundo hablaba, escribía y se agitaba desde Stokolmo á Madrid..... La guerra de pluma precedió muchos años á la de la espada; se hacían incesantes llamamientos á la opinión pública de Europa por publicistas infatigables y se difundía por todas partes el terror hacia la nueva Monarquía universal» que aspiraba á ejercer el papel desempeñado en otro tiempo por la Casa de Austria. Se sabía que Luis XIV trataba de hacer á su hijo ó á sí mismo Emperador de Alemania; pero se presentaron complicaciones de diferentes clases, como intereses privados, falta de dinero, etc., y la combinación de todo esto contribuyó á retardar la acción. Las Provincias Unidas, no obstante los deseos de Guillermo, no se mostraban propicias á ejercer otra vez de banqueros de una coalición y el Emperador estaba tan amenazado en su frontera oriental por la rebelión de los húngaros y por los turcos, que no se atrevía á correr los riesgos de una guerra en Occidente.

La Marina militar francesa iba mientas tanto aumentando rápidamente en número y eficiencia bajo los cuidados de Colbert, adquiriendo, además, los precisos hábitos de guerra en ataques que efectuaba contra los piratas berberiscos y sus puertos. Durante el mismo periodo fueron, en cambio, decayendo las Marinas de Inglaterra y Holanda, tanto en número de buques como en organización. Ya hemos dicho en otro

lugar que cuando en 1688 necesitó Guillermo de Orange buques holandeses para emprender su expedición á Inglaterra, se le dijo que la Marina estaba en muchísimo peor estado que en 1672 y que «había disminuído de manera incalculable, faltándole, además, sus mejores Jefes». En Inglaterra, al relajamiento de la disciplina había seguido una política económica que hizo disminuir gradualmente el número de buques, con perjuicio de la condición de la flota. Después, ante la corta desavenencia habida con Francia en 1678 y el temor de ir á la guerra con ella, encomendó el Rey el cuidado de la Marina á un Cuerpo de nueva creación, acerca del cual dice un escritor marítimo inglés lo siguiente: «Esta nueva administración duró cinco años, y si hubiera continuado cinco más, habría remediado, con seguridad, hasta los numerosos y grandes males introducidos por ella, inutilizando á toda la Marina militar, con lo que no hubiera dejado lugar para errores futuros. El conocimiento exacto de lo que ocurría indujo al Rey en 1684 á tomar por su propia cuenta la dirección de la Marina, volviendo á colocar en ella á la mayor parte de los antiguos Oficiales; pero antes de que se hubieran podido hacer grandes progresos en su reorganización, murió Su Majestad, en 1685» [1].

El cambio de Rey fué de gran trascendencia, no sólo para la Marina inglesa, sino por el efecto final que iba á causar en los planes de Luis XIV y en el curso de la guerra general que estaba preparando con sus agresiones. A Jacobo II le interesaba la Marina muy especialmente por ser él hombre de mar y haber mandado en Jefe en los combates de Lowestoft y Solebay. Sabía lo abatida que estaba, é inmediatamente tomó disposiciones bien pensadas para reorganizarla, buscando que aumentase el número de sus buques y su eficiencia. Durante los tres años de su reinado, se adelantó muchísimo en el perfeccionamiento de un arma que se estrenó en contra suya y de su mejor amigo.

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

La subida al trono de Jacobo II, que tan favorable parecía ser para Luis XIV, precipitó la acción de Europa contra el mismo. La Casa de Estuardo, íntimamente aliada con el Rey de Francia, por cuyo gobierno absoluto sentía profunda afición, había usado del poder real, todavía considerable, para contener la enemistad política y religiosa que toda la Nación inglesa sentía por Francia. Jacobo II agregó á las mismas simpatías políticas, un fervor católico tan firme que le condujo á verificar actos que despertaron las iras del pueblo inglés; lo que al fin dió por resultado su expulsión del trono, proclamando el Parlamento, para sucederle, á su hija María, casada con el Príncipe de Orange.

En el mismo año que subió al trono Jacobo II, empezó á formarse una extensa combinación diplomática contra Francia. Este movimiento presentaba dos aspectos diferentes: el político y el religioso. Las Naciones protestantes estaban irritadas por la creciente persecución que sufrían los protestantes franceses y su resentimiento adquirió mayor fuerza al ver á Jacobo II de Inglaterra cada vez más inclinado hacia Roma. Las Naciones protestantes del Norte, como Holanda, Suecia y Brandenburgo, se aliaron entre sí, contando con que serían apoyadas por el Emperador de Austria y Alemania, por España y otras Naciones, que aunque eran católicas, tenían razones políticas ú odios contra Francia. El Emperador había logrado últimamente ventajas sobre los turcos, con lo que quedó libre para dirigirse contra Francia.

El 9 de Julio de 1686 se firmó en Augsburgo un convenio secreto entre el Emperador, los Reyes de España y Suecia y varios Príncipes alemanes, el cual sólo era defensivo contra Francia, pero podía pronto convertirse en ofensivo. Este tratado tomó el nombre de Liga de Augsburgo y de él ha tomado su nombre la lucha que se emprendió dos años después, la cual es conocida en la Historia con el nombre de Guerra de la Liga de Augsburgo.

Durante el año siguiente de 1687, alcanzó el Imperio ma-

yores éxitos, todavía, sobre turcos y húngaros. Era evidente que ya no podía contar Francia con distraer las fuerzas de aquél por su frontera oriental. Al mismo tiempo, el descontento de los ingleses aumentaba cada vez más y lo mismo las ambiciones del Príncipe de Orange, que aspiraba al trono de Inglaterra, no por satisfacción personal, sino porque esperaba realizar así mejor su deseo más vehemente, que consistía en abatir para siempre el poder de Luis XIV. Pero para llevar á cabo su expedición á Inglaterra, necesiba obtener de las Provincias Unidas buques, dinero y hombres y éstas no se mostraban propicias para ello, por comprender que el resultado inmediato sería la guerra con Luis XIV, que contaba como aliado á Jacobo II. El Rey de Francia fué, sin embargo, quien acabó de decidir la cuestión, eligiendo aquel mismo momento para revocar las concesiones que había hecho en el tratado de Niméga al comercio holandés, con lo que se causaban considerables perjuicios á los intereses materiales de Holanda, y esto fué la causa de que se inclinara la balanza en contra de Francia. «Esta violación de las cláusulas del tratado de Nimega—dice un historiador francés[1]—dió un terrible golpe al comercio holandés y redujo en una cuarta parte su tráfico en Europa, haciendo desaparecer el obstáculo que las pasiones religiosas encontraban, todavía, en los intereses materiales, y puso toda Holanda á disposición de Guillermo, pues nadie tuvo ya motivo para mantener buenas relaciones con Francia.» Esto era en Noviembre de 1687. Al verano siguiente, el nacimiento de un heredero del trono inglés precipitó la solución. La lealtad inglesa podía avenirse con el reinado del padre, que era ya de edad avanzada, pero no pudo soportar la perspectiva de una serie de Reyes católicos.

Las cosas habían llegado, al fin, al periodo de crisis que se había estado preparando desde años atrás. Luis XIV y Guillermo de Orange, enemigos antiguos, eran entonces las

(1) Martin: Historia de Francia.

dos figuras más salientes de la política europea, no sólo por la importancia de sus personalidades, sino por la causa que cada uno representaba, y ambos estaban á punto de acometer acciones cuyos efectos habían de sentirse durante muchas generaciones. Guillermo de Orange, dotado de temperamento despótico, tenía puestas sus miras en la libre Inglaterra, de la que estaba separado por el estrecho brazo de mar que constituía la defensa del Reino insular, y dicho canal podría convertirse en barrera infranqueable para los elevados fines que perseguía, si el Rey de Francia se decidía á enviar suficiente número de buques para dominar el mar, lo cual podía hacer muy bien.

Luis XIV, con todo el poder de Francia en su mano, y su atención fija como siempre en Oriente, vió á todas las Naciones continentales de Europa coligarse contra él. Por el flanco estaba Inglaterra, que le odiaba de corazón, y permanecía ansiosa de tomar parte en la lucha á favor de sus enemigos, pero no tenía todavía caudillo que la guiara á ello, y en manos del Rey de Francia residía también la facultad de impedir, ó al menos estorbar, que Guillermo de Orange encontrase el camino libre para ir á Inglaterra, donde podría convertirse en su jefe, logrando con ello la unidad de gobierno de las dos Potencias marítimas. Ahora bien; con la superioridad marítima que por aquel entonces había alcanzado Francia sobre Holanda, si Luis XIV la hubiera atacado por tierra y al propio tiempo hubiera enviado su Escuadra al Canal de la Mancha, es muy posible que hubiera podido retener á Guillermo en su país, tanto más cuanto que la Marina inglesa, atendida y mimada como estaba por el Rey, era probable que tuviera por éste mayor fidelidad aún de la que comunmente sienten los marinos hacia su jefe; pero fiel á las preocupaciones de toda su vida y tal vez arrastrado por ellas, sin poderlo evitar, dirigió sus iniciativas hacia el continente, y el 24 de Septiembre de 1688 declaró la guerra á Alemania, lanzando sus Ejércitos en dirección al Rhin.

Guillermo de Orange vió desaparecer, lleno de alegría, el último obstáculo que existía para el logro de su ambición, y el 30 de Octubre, después de haberse visto detenido por vientos contrarios, consiguió hacerse á la vela para Inglaterra. Formaban la expedición más de quinientos transportes con quince mil soldados, sirviendo de escolta cincuenta buques de guerra, y como dato curioso que nos dará á conocer el carácter de las luchas de la época, en que se veían mezclados los dos aspectos político y religioso, consignaremos el hecho de que la mayoría de los Oficiales de Ejército que constituían la expedición de Guillermo eran protestantes franceses expulsados de su país desde la última guerra, y á la cabeza de ellos iba el hugonote Schomberg, antiguo Mariscal de Francia.

La primera tentativa fué estorbada por un temporal; pero el 10 de Noviembre volvió la expedición á hacerse á la mar, y merced á un tiempo favorable atravesó el Canal de la Mancha, pudiendo Guillermo de Orange desembarcar, al fin, en Torbay el 15 del citado mes. Antes de que hubiera terminado el año, había escapado ya Jacobo II de su Reino, y el 21 de Abril siguiente fueron proclamados, Guillermo y María, Reyes de Inglaterra, quedando esta Nación unida á Holanda en la guerra que Luis XIV declaró á las Provincias Unidas, no bien se enteró de la invasión verificada por Guillermo.

Durante todo el tiempo que se estuvo preparando la expedición y después en el que medió por su detención, el Embajador francés en El Haya y el Ministro de Marina no hicieron más que rogar á Luis XIV la detuviera, valiéndose de su poderosa Marina—que lo era tanto que en los primeros años de guerra superaba mucho á las de Inglaterra y Holanda reunidas—pero Luis XIV no quiso. Tanto el Rey de Francia como el de Inglaterra parecían estar materialmente ciegos, pues Jacobo II, á pesar de sus temores, rehusó firmemente toda clase de apoyo de la Marina francesa, confiado en la fidelidad de los marinos ingleses á su persona, por más que sus intentos de celebrar misa á bordo de los buques ha-

bían ocasionado ya un tumulto y motín que á poco termina echando al agua, las dotaciones, á los sacerdotes.

Francia entró en la guerra de la Liga de Augsburgo sin un solo aliado. «Lo que su política había temido más y había conseguido evitar desde tiempo atrás, iba á ocurrir. Inglaterra y Holanda no sólo estaban aliadas sino regidas por una misma persona, y la primera había entrado en la coalición con toda la vehemencia del odio tanto tiempo contenido por la política de los Estuardos.»

Respecto á la guerra marítima, tienen mucha menos importancia táctica los combates navales de la misma, que los de Ruyter. Las enseñanzas de más interés que ofrece esta guerra bajo el punto de vista estratégico, son: el fracaso de Luis XIV, á pesar de tener una superioridad marítima considerable, que hubiera sido muy á propósito para apoyar á Jacobo II en Irlanda, la cual había seguido fiel á su persona, y la desaparición gradual del Océano de las numerosas Escuadras francesas que ya no podía sostener Luis XIV á causa de los grandes gastos ocasionados por la política continental que había elegido. Un tercer punto de vista de menor interés, relativamente, que los anteriores, es el carácter peculiar y las extensas proporciones que alcanzó la guerra de corso en Francia á medida que fueron desapareciendo las Escuadras. Esto y el gran efecto producido por este género de guerra, parece estar en contradicción, con lo que hemos dicho en otro lugar respecto á la ineficacia de semejante método de guerra cuando no está apoyado por Escuadras; pero si se hace un examen detenido de las circunstancias según las cuales se ejerció, como haremos más adelante, se verá que esta contradicción es más aparente que real.

Si el Rey de Francia se hubiera aprovechado de la experiencia adquirida en el último conflicto, para dirigir esta nueva guerra provocada por él, entonces su mayor esfuerzo debería haberlo verificado contra Guillermo de Orange y contra el Poder Naval de las dos Naciones marítimas. El pun-

to débil de la situación de Guillermo de Orange era Irlanda, y en la misma Inglaterra no sólo había numerosos partidarios del Rey desterrado, sino que hasta los mismos que habían llamado á su sucesor, limitaban su soberanía, imponiéndole celosas restricciones. Puede, pues, decirse que hasta que Irlanda no estuviera sometida no podía considerarse Guillermo seguro en su trono.

Jacobo II, que había huído de Inglaterra en Enero de 1689, desembarcó en Irlanda en el mes de Marzo siguiente escoltado por una Escuadra francesa y acompañado de tropas de esta Nación, siendo recibido con gran entusiasmo en todas partes, excepto en el Norte que era protestante. Estableció su capital en Dublin y permaneció en el país hasta Julio del año siguiente. Durante estos quince meses tuvieron los franceses una gran superioridad de fuerzas en el mar; desembarcaron tropas en más de una ocasión, y los ingleses, al intentar impedirles que lo verificaran, fueron derrotados en el combate naval de la bahía de Bantry [1]. Pero aunque Jacobo II estuviese establecido de una manera tan firme y fuese de la mayor importancia apoyarlo, no lo era menos impedir que Guillermo de Orange desembarcase hasta que Jacobo hubiera recibido más refuerzos y se hubiese rendido Londonderry, que á la sazón estaba sufriendo su famoso sitio; pero á pesar de ser los franceses, en 1689 y 1690, más poderosos en el mar que los ingleses y holandeses reunidos, el Almirante inglés Rooke pudo llevar socorros á Londonderry, sin ser molestado, y más tarde desembarcó el Mariscal Schomberg con un pequeño Ejército cerca de Carrickfergus. Rooke cortó las comunicaciones entre Irlanda y Escocia, donde había muchos partidarios de los Estuardos y después siguió con su pequeña Escuadra á lo largo de la costa de Irlanda, intentando quemar los buques fondeados en Dublin, y no haciéndolo por faltarle sólo el viento; por último, se pre-

(1) Véase el mapa del Canal de la Mancha y Mar del Norte.

sentó frente á Cork, ocupado á la sazón por Jacobo II, se apoderó allí de una isla del puerto y volvió, sano y salvo, á Las Dunas, en Octubre.

Estos servicios, que fueron causa de que se levantara el sitio de Londonderry, mantuvieron libres las comunicaciones entre Inglaterra é Irlanda, las cuales continuaron así durante todos los meses de verano, sin que los franceses intentaran nada, por su parte, para impedirlo. Es casi seguro que si la flota francesa hubiera cooperado de una manera efectiva durante el verano de 1689, habría acabado con la oposición que hubiese podido encontrar Jacobo II en Irlanda, aislando á este país de Inglaterra, lo que hubiera ocasionado el quebranto consiguiente á la soberanía de Guillermo de Orange.

Al año siguiente se cometió el mismo error estratégico y político. Las empresas que, como la de Jacobo II en Irlanda, dependen de un pueblo débil apoyado por un poder exterior, necesitan progresar, pues pierden fuerza en el momento que no adelantan; mas todavía estaba entonces en condiciones de lograr su objeto, si Francia se decidía á cooperar de veras, y sobre todo con su flota. Es también condición inherente á toda Nación que posee una Marina puramente militar como era la de Francia, ser superior á sus enemigos al empezar las hostilidades, particularmente cuando se trata de Potencias de la naturaleza de Inglaterra y Holanda, las cuales, aunque débiles en un principio, aumentaban después sus fuerzas con gran rapidez, á causa de la superioridad de recursos que les ofrecía su flota mercante y su riqueza. Sin embargo, en 1690 la diferencia de fuerzas estaba aún en favor de Francia, pero ya no era tan grande como en el año anterior. El problema, de cuya solución dependía todo, era saber cómo debían dirigirse aquellas fuerzas.

Podían seguirse dos caminos principales para desarrollar dos ideas distintas de estrategia naval. El primero era operar contra la flota aliada, cuya derrota, si era lo bastante completa, podría acarrear la caída de Guillermo de Orange del

trono de Inglaterra; y la segunda era dedicar la Escuadra exclusivamente á la campaña de Irlanda. El Rey de Francia se decidió por lo primero, que, indudablemente, era lo más acertado; pero no por eso debió descuidar, como lo hizo, el importante servicio de cortar las comunicaciones entre las dos islas. En Marzo envió una poderosa Escuadra con seis mil soldados y pertrechos de guerra, que desembarcaron sin entorpecimiento alguno en los puertos del Sur de Irlanda; pero después de llevar á cabo este servicio, volvieron los buques á Brest, en donde permanecieron inactivos durante los meses de Mayo y Junio, mientras se estuvo reuniendo la numerosa Escuadra del Conde de Tourville. En estos dos meses reunieron los ingleses un Ejército en su costa occidental y el 21 de Junio embarcó Guillermo de Orange con sus fuerzas en Chester, repartiéndolas entre doscientos ochenta y ocho transportes, escoltados solamente por seis buques de guerra. El 24 desembarcó en Carrickfergus, después de lo cual salieron los seis buques de guerra á incorporarse al núcleo principal de la flota inglesa, no pudiendo conseguirlo por haber salido á la mar Tourville, en el intervalo, y hallarse el Canal ocupado por sus buques, hacia el Este del sitio mencionado.

No hay nada tan extraordinario como la indiferencia mostrada por ambos bandos respecto á las comunicaciones enemigas con Irlanda, mientras estuvo en litigio el dominio de esta isla; pero en los franceses era aún más de extrañar, pues tenían superioridad de fuerzas y debían poseer información bastante exacta de cuanto pasaba, por la gente desafecta que existía en Inglaterra. Parece que se pensó destinar al Canal de San Jorge una Escuadra de veinticinco fragatas, que debía ser apoyada por algunos navíos de línea, con objeto de que cruzara por dicho punto y se mantuviera allí, pero al fin no llegó á ir y sólo diez fragatas llegaron hasta Kinsale cuando ya Jacobo II lo había perdido todo en la batalla de Boyne. Las comunicaciones inglesas no estuvieron amenazadas nunca, ni siquiera una hora.

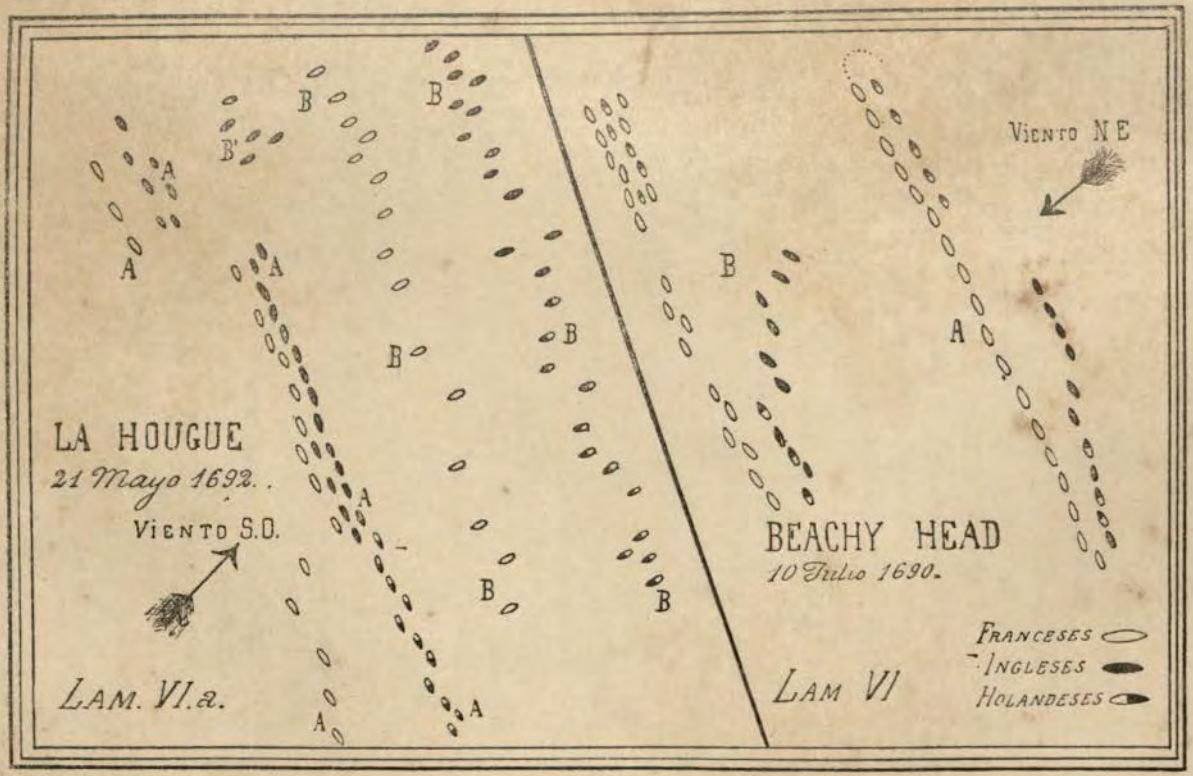
La Escuadra de Tourville, que estaba ya completa y constaba de setenta y ocho buques, entre los cuales había setenta navíos de línea, más veintidos brulotes, se hizo á la mar el 22 de Junio, al día siguiente de embarcar Guillermo. El 30 estaban los franceses frente al cabo Lizard, con gran disgusto del Almirante inglés, que tenía fondeada su Escuadra en la isla de Wight con tal falta de preparación, que ni aun siquiera tenía destacados esploradores por el Este. Salió á la mar, y se aguantó frente á la costa hacia el SE., incorporándosele durante los diez días siguientes una porción de buques ingleses y holandeses que fueron llegando. Las dos Escuadras fueron trasladándose hacia el Este, avistándose de vez en cuando una á otra.

La situación política de Inglaterra era verdaderamente crítica. Los jacobistas se recataban cada vez menos en sus demostraciones, Irlanda hacía ya más de un año que se mantenía sublevada y Guillermo de Orange había ido para combatirlos, dejando sola á la Reina en Londres. La inminencia del peligro era tanta, que el Consejo decidió se debía presentar combate á la Escuadra francesa, y se enviaron órdenes en ese sentido al Almirante inglés Herbert.

Obedeciendo estas instrucciones, salió éste, y el 10 de Julio, hallándose á barlovento de la Escuadra francesa, con viento NE., formó su línea de combate y se dirigió á atacar á éstos, que estaban facheando con el aparejo trinquete [1], recibiendo el viento por estribor y las proas dirigidas al NO.

A la lucha que empezó entonces se la conoce en la Historia con el nombre de combate de Beachy Head. Los barcos que tomaron parte en él eran setenta franceses por una parte, y cincuenta y seis aliados por otra, según la versión de éstos, aunque los franceses hacen subir á sesenta este último número. En la Escuadra aliada los holandeses constituían la vanguardia, el centro estaba formado por buques

(1) Ó lo que es lo mismo, parados.


LA HOUGUE
21 Mayo 1692.
VIENTO S.O.
LAM. VI.a.
BEACHY HEAD
10 Julio 1690.
VIENTO N E
LAM VI
FRANCESES
INGLESES
HOLANDESES

ingleses é iba mandado por Herbert en persona, y en la retaguardia había buques ingleses y holandeses. Las diferentes fases que presentó el combate fueron las siguientes:

1.ª Como los aliados estaban á barlovento, arribaron [1] á un tiempo, quedando en línea de frente. Como sucede casi siempre, fué mal ejecutada esta maniobra, y como suele suceder también, entró en fuego la vanguardia antes que el centro y retaguardia, aguantando todo el peso del primer choque.

2.ª El Almirante Herbert, aunque mandaba en jefe, no atacó vigorosamente con el centro, al cual mantuvo á gran distancia. La vanguardia y retaguardia de los aliados empezaron á combatir á corta distancia (Lámina VI, A). Paul Hoste [2] explica esta maniobra de los aliados, diciendo que el Almirante quería caer, principalmente, sobre la retaguardia francesa. Con este objeto acercó el centro á la retaguardia y lo mantuvo á barlovento á tiro largo de cañón (sin combatir) para evitar que los franceses virasen y envolvieran la retaguardia. Si fué ésta su intención, aunque no estaba el plan mal concebido en su idea principal, era equivocada la manera de realizarlo, pues con esta maniobra del centro, dejaba un gran hueco entre éste y la vanguardia. Debió más bien haber atacado—como Ruyter en Texel—á tantos buques de la retaguardia enemiga como conceptuase conveniente, dadas las fuerzas que tenía para combatir, prescindiendo de su vanguardia para dejarle asignado el papel de tener en jaque á la cabeza de la línea francesa. Puede concederse que un Almirante que se ve obligado á luchar contra fuerzas superiores y que, por consiguiente, no puede extender su línea tanto como el enemigo, si ha de mantenerse con la suya en buen orden, trate de evitar que el adversario rebase las extremidades de su Escuadra; pero para conseguir ésto, no debe ha-

(1) Arribar se llama á cambiar de rumbo, alejando la dirección de la proa del punto de donde sopla el viento. Orzar es lo contrario de arribar.—*(N. de los T.)*

(2) Hoste: Tactique Naval.

cerse lo que Herbert hizo, dejando un gran claro en el centro, pues pudo lograrlo, con facilidad, aumentando las distancias entre los barcos que quedaban sin combatir. La Escuadra aliada quedó, por esta causa, expuesta á ser doblada ó envuelta por dos sitios diferentes, por la vanguardia y por el centro, y ambos puntos fueron atacados.

3.ª El Jefe de la vanguardia francesa, al ver que los navíos holandeses cercanos á él estaban más averiados que los de su División, ordenó á seis barcos de la cabeza, que forzaran vela y una vez rebasada la línea virasen, lo cual se llevó á efecto, dando por resultado que los holandeses quedaran entre dos fuegos (Lámina VI, B).

Viendo al mismo tiempo, Tourville, que no tenía adversarios en el centro por haberse separado los navíos que formaban la División de cabeza del centro enemigo, hizo adelantarse á sus propios buques de la cabeza, los cuales, á causa de las maniobras de Herbert, se encontraban entonces sin enemigos á quien combatir, y estos buques de refresco fueron á reforzar el ataque contra la vanguardia holandesa (B).

Esto dió por resultado una *mêlée* en la cabeza de las líneas; en la que por ser inferiores los holandeses, tuvieron considerables pérdidas. Afortunadamente para los aliados, calmó el viento, y mientras el buque del mismo Tourville y otros franceses, echaban sus botes al agua para remolcar y llevar sus buques otra vez al combate, los aliados tuvieron la astucia de fondear sin recoger velas y antes de que Tourville se apercibiese de que la marea saliente lo arrastraba hacia el SO., ya su Escuadra estaba fuera de tiro de la enemiga. Por último, fondeó á una legua de ésta.

Al cambiar la marea á las nueve de la noche, levaron los aliados y se dirigieron hacia el Este. Muchos de los buques estaban tan maltratados que, según las versiones inglesas, se decidió destruirlos en caso de necesidad, antes que aventurar un combate, por defenderlos.

Tourville emprendió la persecución de sus enemigos, pero

en lugar de ordenar una caza general, conservó la formación de combate, reduciendo la velocidad de la Escuadra á la del barco más lento. La ocasión era, precisamente, una de esas en que la *mêlée* es conveniente y puede decirse que hasta obligatoria. Un enemigo derrotado que huye, debe ser perseguido con ardor, y el solo cuidado que debe existir, respecto al orden de formación, es evitar que los buques cazadores pierdan el apoyo mútuo que necesitan tener entre sí; condición que no implica, de ningún modo, la necesidad de sostener los puestos y distancias que se requieren, durante el principio ó mitad de una lucha equilibrada. La falta cometida al no ordenar una caza general, muestra el punto flaco del talento militar de Tourville, y esta torpeza la mostró precisamente en el punto más culminante de su carrera. Nunca tuvo ya una oportunidad como la que le ofreció este combate, que fué el primero de importancia que dirigió él y del cual dice Hoste—que estaba á bordo del buque insignia—que fué la victoria naval más completa que se había visto.

En aquel tiempo fué, en efecto, la más completa, pero no la más decisiva, como pudo haber sido. Los franceses, según dice Hoste, no perdieron ni un solo bote, y mucho menos un barco, lo cual, si es verdad, hace que sea todavía más censurable la pereza mostrada en la persecución; en cambio, los aliados vararon y quemaron, en su huída, dieciseis de sus buques á la vista del enemigo, que los persiguió hasta las Dunas. Los ingleses hacen subir, solamente, á ocho el número de los buques aliados que se perdieron, evaluación que tendrá, probablemente, el mismo error en un sentido que la de los franceses en el opuesto. Herbert llevó su Escuadra al Támesis y evitó la persecución del enemigo, cambiando de lugar las boyas que señalaban la canal del río [1].

Tourville es el único nombre histórico de importancia que figura entre los marinos de esta guerra, prescindiendo de los

(1) Ledyard afirma que no llegó á cumplimentarse la orden de cambiar de sitio las boyas. (Naval History, vol. II, pág. 636).

célebres corsarios á cuya cabeza se encontraba Juan Bart. Respecto de los ingleses, no puede decirse que hubiera ningún Almirante de mérito extraordinario entre los valientes y emprendedores marinos que mandaron sus Escuadras. Tourville, que en aquella época llevaba cerca de treinta años de servicio en los buques, era á la vez hombre de mar y militar. Dotado de extraordinario valor, del cual había dado brillantes pruebas en su juventud, se encontró en todos los combates sostenidos por las Escuadras francesas: en la guerra anglo-holandesa, en el Mediterráneo y contra los piratas berberiscos. Al alcanzar la categoría de Almirante, mandó en persona todas las grandes Escuadras que salieron á la mar durante los primeros años de esta guerra, dirigiéndolas con gran conocimiento científico de la táctica, basado tanto en la teoría como en la práctica, para lo cual le sirvió mucho su gran experiencia personal de los asuntos de mar, cosa utilísima para aplicar los principios tácticos en los buques con la mayor ventaja posible.

A pesar de todas estas buenas cualidades, parecía carecer de lo que carecen muchos militares, ó sea de aptitud para asumir grandes responsabilidades [1]. La prudencia que mostró al perseguir á los aliados después de Beachy Head, aunque tan distinta en apariencia, provenía del mismo rasgo de carácter que le impulsó dos años más tarde, en el combate naval de La Hougue, á llevar á su Escuadra á una destrucción casi segura por tener en su poder una orden del Rey que así se lo mandaba. Era lo bastante bravo para cualquier empresa, pero no tenía firmeza suficiente para soportar grandes responsabilidades. Tourville fué, en realidad, el precursor de los tácticos cuidadosos y hábiles que hubo en la época que vino después; pero todavía conservaba el espíritu ardoroso de combate que caracterizó á los almirantes del siglo diecisiete. Indudablemente creyó que su conducta después de Bea-

(1) Seignelay, Ministro de Marina de Francia, en aquella época, le llamaba «*poltron de tête, mais pas de cœur.*»

chy Head había sido acertada y se sintió satisfecho de ella; pero no hubiera obrado de igual manera si hubiese pensado lo mismo que Nelson cuando decía: «Si hubiéramos tomado diez buques á un enemigo que tuviese once y dejado escapar el undécimo, teniendo medios para cogerlo, nunca hubiera dicho que aquel había sido un día afortunado».

Al día siguiente del combate naval de Beachy Head, que tan grandes resultados tuvo, aunque sólo fueran parciales, se perdió en Irlanda, por tierra, la causa de Jacobo II. El Ejército que habían dejado desembarcar á Guillermo sin molestia alguna, era superior en número y calidad al de Jacobo II, de igual manera que Guillermo era superior al ex-Rey como General.

Luis XIV había aconsejado á Jacobo II que evitara un encuentro decisivo y que, en caso necesario, se retirase al Shannon, en medio de una región que le era completamente adicta. Este abandono de la capital, después de más de un año de ocupación, era, por otra parte, un sacrificio demasiado grande, por el gran efecto moral que habría causado; y más sensato hubiera sido oponerse al desembarco de Guillermo. Jacobo II trató de defender Dublin, apoderándose de la línea del río Boyne y el 11 de Julio se encontraron allí los dos Ejércitos enemigos, resultando el de Jacobo II completamente derrotado. El propio Rey huyó á Kinsale; allí, encontró diez de las fragatas con que se había pensado dominar el Canal de San Jorge y embarcó para Francia, donde halló otra vez refugio y pidió á Luis XIV que le dejara aprovechar la victoria de Beachy Head, desembarcando en Inglaterra á la cabeza de otro Ejército francés; pero Luis XIV rehusó lleno de ira y ordenó que volvieran inmediatamente las tropas que quedaban todavía en Inglaterra. La probabilidad de una sublevación á favor de Jacobo II, si realmente existía, estaba muy exagerada por su imaginación, al menos en las costas del Canal. Después de haber presenciado la libre retirada de la Escuadra aliada al Támesis, verificó Tour-

ville varias demostraciones en el Sur de Inglaterra, cumpliendo órdenes recibidas, pero no pudo conseguir una sola muestra de adhesión á la causa de Estuardo.

En Irlanda era distinto. El Ejército irlandés retrocedió hacia el Shannon, después de la batalla de Boyne, en unión del contingente francés, y allí se hizo fuerte de nuevo. Luis XIV, volviendo del primer acuerdo tomado á impulsos de la cólera, continuó enviando refuerzos y pertrechos; pero las crecientes necesidades de la guerra continental, le impidieron dar el apoyo necesario, por cuya causa la guerra de Irlanda duró sólo poco más de un año, dando fin con la derrota de Aghrim y la capitulación de Limerick. La batalla de Boyne, que por su carácter religioso ha logrado cierta celebridad ficticia, puede tomarse como punto de partida, desde el cual quedó la corona de Inglaterra firmemente asegurada en las sienes de Guillermo de Orange.

El éxito obtenido por éste y el que, por consiguiente, logró Europa contra Luis XIV en la guerra de la Liga de Augsburgo, sería más exacto atribuirlo á los errores y mala dirección de la campaña marítima de Francia, en 1690, á pesar de que durante la misma alcanzaron los franceses la victoria naval más notable de todas las que han logrado contra los ingleses.

Es curioso observar las coincidencias ocurridas en los dos hechos más culminantes de la campaña: Tourville se hizo á la mar al día siguiente de haber salido Guillermo de Orange de Chester y consiguió el triunfo de Beachy Head el día antes de la batalla de Boyne; pero el fracaso real consistió en haber permitido que Guillermo trasportase sin estorbos aquel numeroso Cuerpo de Ejército que llevó consigo. Es posible que entrara en los cálculos de la política francesa dejarle que fuera á Irlanda, pero de ningún modo con tan considerable apoyo.

El resultado de la campaña en esta isla fué establecer firmemente en el trono de Inglaterra á Guillermo de Orange y

afirmar definitivamente la alianza anglo-holandesa, que constituía la mejor promesa de que había de continuarse la guerra, con éxito, para sus aliados del continente, gracias á las aptitudes comerciales y marítimas de estas dos Naciones de navegantes y á las riquezas que sabían sacar del mar.

Durante el año 1691 hubo sólo un suceso marítimo de importancia, que fué el que después han llamado los franceses crucero de «alta mar», llevado á cabo por Tourville, el cual se recuerda actualmente en la Marina francesa como muestra brillante de estrategia y táctica.

El poder permanente que hemos citado otras veces, como característico de las Naciones cuyo poderío naval no está constituído solamente por una institución militar, sino que se halla basado sobre el modo de ser y ocupaciones de su población, iba á ponerse ahora á favor de los aliados á causa de la duración de la guerra, como lo demuestra el hecho de que el año 1691 se hiciera á la mar una Escuadra aliada, compuesta de cien navíos de línea al mando del Almirante Russell, á pesar de las pérdidas sufridas en Beachy Head, mientras que Tourville no pudo reunir más que setenta y dos ó sea el mismo número que el año anterior. «Con ellos salió de Brest el 25 de Junio y como el enemigo no se había dejado ver aún por las costas del Canal, emprendió su crucero, empezando por enviar buques esploradores en todas direcciones. Habiendo sabido que la Escuadra aliada se había estacionado cerca de las islas Scilly para cerrar el paso á un convoy que se esperaba de Levante, no vaciló Tourville en dirigirse á las costas inglesas, donde también se esperaba la próxima llegada de otra flota mercante que venía de Jamaica. Engañando por medio de falsas derrotas á los cruceros ingleses, consiguió encontrarse con esta última flota, á la que tomó varios buques, dispersando á los demás antes de que Russell pudiera llegar á combatirle, y cuando, por último, se vió Tourville en presencia de la Escuadra aliada, maniobró tan hábilmente, conservando siempre el barlovento, que con-

siguió alejar muchísimo de la costa al enemigo, llevándolo mar afuera, con lo que perdió éste cincuenta días, sin encontrar una ocasión oportuna para combatir. Mientras sucedía esto, los corsarios franceses que infestaban el Canal de la Mancha destruían el comercio enemigo y protegían los convoyes que se enviaban á Irlanda. Cansado Russell de hacer esfuerzos inútiles, se dirigió á la costa de esta isla, mientras que Tourville fondeaba otra vez en Brest, no sin haber protegido antes el regreso de los convoyes franceses».

Las presas hechas por la Escuadra de Tourville fueron insignificantes; pero es evidente el servicio que prestó á la guerra de corso verificada por los franceses, entreteniendo á los aliados; sin embargo, el comercio inglés no sufrió tanto este año como el siguiente. Las pérdidas mayores de los aliados parecen haber sido las que tuvo el comercio holandés en el tráfico del Mar del Norte.

La guerra continental continuaba siendo independiente por completo de la marítima, á pesar de ser ambas simultáneas; y como no tienen relación con nuestro objeto, pasaremos por alto las operaciones verificadas en la primera. En 1692 ocurrió el gran desastre de la Escuadra francesa conocido con el nombre de combate naval de La Hougue. Considerado tácticamente, carece de importancia y se han exagerado mucho sus resultados; pero como la tradición popular ha hecho de él uno de los combates navales más famosos del mundo, no podemos prescindir por completo de él.

Engañado Luis XIV por falsos informes recibidos de Inglaterra y aun más por las descripciones de Jacobo II, que creía firmemente que muchos de los Oficiales de la Marina inglesa sentían más adhesión por su persona, que por su Patria y por la lealtad á su cometido, determinó intentar una invasión en la costa Sur de Inglaterra, dirigida por el mismo Jacobo II en persona. Como primer paso para verificarlo, debía enviarse á Tourville á la cabeza de cincuenta ó sesenta navíos de línea para luchar contra la Escuadra inglesa,

la que se contaba derrotar con facilidad, gracias á la desmoralización que no podría menos de sobrevenir, como consecuencia de las muchas deserciones que se esperaban de ella. El primer tropiezo fué, la imposibilidad de reunir este número de buques por haberse retrasado, á causa del viento contrario, trece navíos que debían haber llegado á Tolón; de modo que Tourville tuvo que salir á la mar con cuarenta y cuatro navíos solamente, á pesar de lo cual, llevaba una orden terminante del Rey en que le mandaba combatir al enemigo en cuanto lo encontrase, fuesen muchos ó pocos los barcos adversarios que se le opusiesen y sin pensar las consecuencias que pudieran resultar.

El 29 de Mayo avistó Tourville á los aliados por el primer cuadrante, ascendiendo sus buques al número de noventa y nueve navíos de línea. Como el viento era SO., podía ó no rehusar el combate, según le conviniera, pero primeramente reunió en su buque á todos los Generales de su Escuadra y les pidió su opinión acerca de si convenía ó no combatir. Todos dijeron que no, y entonces les enseñó la orden del Rey [1], ante la cual no se atrevió nadie á insistir ni se hubieran atrevido, aun cuando hubiesen sabido que en aquel momento iban buques ligeros en busca de la Escuadra para darle contraorden. Los Generales volvieron á sus buques y la Escuadra hizo rumbo hacia la aliada, que esperó á la pri-

(1) El autor ha seguido en el texto la versión tradicional y generalmente aceptada respecto á las órdenes que tenía Tourville y las razones que le impulsaron á obrar así. Un escritor francés, M. de Crisenoy, en un artículo muy interesante acerca de la historia secreta que precedió y acompañó al suceso, desmiente muchas de las afirmaciones de la tradición. Según él, Luis XIV no se hacía ilusiones acerca de la lealtad de los Oficiales ingleses á su bandera, y las instrucciones dadas á Tourville, si bien eran perentorias bajo ciertas condiciones, no le obligaban á combatir en las que se encontraba él el día del combate. En el espíritu de las mismas se veía, sin embargo, cierto descontento por la conducta del Almirante en otras campañas, probablemente en la persecución que emprendió después de Beachy Head y manifestaba las dudas consiguientes acerca de su energía en la que empezaba entonces. La mortificación que le produjo esto, sería lo que le impulsó á verificar su desesperado ataque contra la flota aliada. Según M. de Crisenoy, no hubo consejo de Generales en el buque insignia ni ocurrió la dramática escena de la presentación de la orden del Rey.

mera navegando al SSE. con el viento por estribor, formando la vanguardia los holandeses y el centro y retaguardia los ingleses. Cuando estuvieron á tiro de cañón, orzaron los franceses, quedando así de la misma vuelta que sus enemigos, pero á barlovento de ellos.

Como Tourville era tan inferior en número á sus adversarios, no pudo evitar por completo que la línea enemiga se extendiese por retaguardia de la suya, que tenía que ser necesariamente débil por su extremada longitud; pero no cometió el error de Herbert en Beachy Head, sino que colocó su vanguardia fuera de tiro, con los buques muy distanciados entre sí, para contener á la vanguardia enemiga, mientras que él peleaba á corta distancia con su centro y retaguardia contra el enemigo (Lámina VI, A, A, A). No es preciso seguir las diferentes fases de un combate tan desigual; lo extraordinario fué que cuando cesó por la noche, á consecuencia de una espesa niebla y calma, no se había rendido ni uno solo de los barcos franceses, ni había sido echado á pique. No puede dar una Marina mayor prueba de espíritu militar y de eficiencia, y no contribuyó poco el espíritu de mar y la habilidad táctica de Tourville, á obtener este resultado que, preciso es confesarlo, no habla muy alto en favor de los aliados. Las dos Escuadras fondearon al anochecer (B, B, B), quedando una División inglesa (B') al SO. de los franceses. Más tarde picó esta División sus cables y logró atravesar la línea enemiga, pero al hacerlo fué duramente castigada.

Después de haber dejado en tan buen lugar el honor de las armas y demostrada la imposibilidad de continuar el combate, decidió Tourville retirarse, lo cual empezó á verificar á media noche, aprovechando un viento flojo del NE., y continuó así en retirada durante todo el día siguiente. Los aliados le persiguieron, viéndose los franceses muy embarazados en sus movimientos por la triste condición en que había quedado su buque insignia *Soleil Royal*, que era el mejor de la Marina francesa, y al cual el Almirante no podía resolverse

á destruir. La dirección general de la retirada fué hacia las islas del Canal, llevando el Almirante consigo treinta y cinco buques, veinte de los cuales pasaron, á favor de la marea, el peligroso paso que existe entre la isla de Alderney y el continente, logrando entrar sin novedad en St. Maló; pero antes de que los otros quince pudieran seguir el mismo camino, cambió la marea, y garrearon las anclas que habían fondeado, siendo arrastrados los buques hacia el Este, á sotavento del enemigo. Tres de ellos buscaron entonces refugio en Cherburgo, que por aquella época no tenía malecón ni puerto, como le sucede hoy, y los otros doce se fueron al cabo La Hougue, siendo quemados todos por sus dotaciones ó por los aliados.

De este modo perdieron los franceses quince de sus mejores barcos, el que menos de sesenta cañones. Esta pérdida era sólo un poco mayor de la que habían tenido sus enemigos en Beachy Head, pero produjo sobre la opinión pública, acostumbrada á las glorias y éxitos de Luis XIV, un efecto completamente desproporcionado con el resultado real, y borró por completo el recuerdo de la heroica abnegación de Tourville y de todos sus subordinados. El combate de La Hougue fué también la última acción general que sostuvo la flota francesa, la cual decayó rápidamente en los años posteriores, hasta el punto de que este desastre pareció ser su golpe de muerte. No obstante lo dicho, al año siguiente salió Tourville á la mar con setenta buques, habiéndose reparado ya las pérdidas.

La decadencia de la Marina francesa no fué debida á derrota alguna determinada, sino al agotamiento de Francia á consecuencia de los excesivos gastos de la guerra continental, que estaba sostenida principalmente por los dos países marítimos cuya unión había quedado consolidada con el éxito obtenido por Guillermo de Orange en la campaña de Irlanda. Sin que esto sea afirmar que el resultado hubiese sido diferente, de haberse dirigido en otra forma las operaciones marítimas de los franceses en 1690, puede asegurarse que

los errores cometidos en su dirección fueron la causa inmediata de que la campaña tomara el giro que tomó y éste fué también el primer motivo de la decadencia de la Marina francesa.

En los cinco años más que duró la guerra de la Liga de Augsburgo, en los que toda Europa estuvo en armas contra Francia, no hubo ya ningún combate naval de importancia ni suceso alguno marítimo digno de fijar la atención. Para apreciar todo el efecto causado por el Poder Naval de los aliados, es necesario ir sumando al que directamente ejercía, la constante presión que, gracias al mismo, se sostuvo en todas partes contra Francia. Como el Poder Naval ejerce su influencia, por regla general, de esta suerte, es más fácil que pase desapercibida y por esto hace falta dedicar atención especial para poder apreciar en su justo valor la obra realizada tan silenciosamente.

El que dirigía la guerra contra Luis XIV, era Guillermo III, y como sus aficiones eran más bien militares que marítimas, contribuyó con ellas á que la guerra fuese más terrestre que naval, de acuerdo con la política de Luis XIV, y también cooperó al mismo resultado, la gradual desaparición de las numerosas Escuadras francesas, que dejó á la Marina de los aliados sin enemigos que combatir en el mar. A más de esto, la eficiencia de la Marina inglesa, que era numéricamente el doble de la holandesa, estaba á un nivel muy bajo por no haberse remediado por completo durante los tres años de reinado de Jacobo II los efectos desmoralizadores introducidos en el de su hermano y haber surgido además en ella motivo más grave de inquietud, originado por el estado político de Inglaterra.

Ya hemos dicho que Jacobo II creía que los Oficiales de Marina y marineros eran adictos á su persona; esta idea estaba también, con justicia ó no, impresa en el pensamiento de los gobernantes de la época, lo cual daba margen á dudas acerca de la lealtad y buena fe de muchos Oficiales y tendía

á producir confusión en la dirección de la Marina. Un escritor dice, á propósito de esto, que «las quejas de los comerciantes eran muy contínuas y fundadas, demostrándose con ellas lo disparatado que era preferir personas ineptas, en vez de utilizar los servicios de la corporación encargada de dirigir el Poder Naval de Inglaterra, siendo el error muy difícil de evitar, porque las personas de mayores conocimientos y experiencia que habían estado mucho tiempo en el servicio, pasaban por desafectas al Gobierno y éste, no se atrevía á aplicar un remedio que pudiera haber resultado peor que la enfermedad» (1). En la Corte y en el Gabinete reinaban las sospechas, mientras que los Oficiales, por su parte, estaban siempre en la mayor incertidumbre, y si en combate resultaba uno desgraciado ó torpe, sabía que tenía sobre sí el mayor peligro, pues con facilidad podía ser acusado de traición además de su desgracia.

Después de La Hougue, las Marinas aliadas ejercieron su acción principal de tres maneras distintas. La primera fué el ataque de los puertos franceses, especialmente los situados en el Canal, cercanos á Brest. Esto tenía por objeto, la mayoría de las veces, producir daños locales y destruir buques mercantes, sobre todo en los puertos que servían de refugio á los corsarios, y aunque en algunas ocasiones el número de soldados embarcados fuese grande, Guillermo no se proponía con estas amenazas más que distraer las fuerzas de Luis XIV, obligándole á sacar de su Ejército las tropas necesarias para defender las costas. Por regla general puede decirse que todas estas expediciones contra la costa de Francia, tanto en la guerra que tratamos como en las sucesivas, produjeron escasos resultados y las consecuencias de esta acción secundaria ni siquiera alcanzaron á debilitar sensiblemente los Ejércitos franceses. Si los puertos de Francia no hubieran estado tan bien defendidos ó hubiesen existido vías marítimas de

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

comunicación que penetrasen al interior del territorio, como sucede en nuestras bahías de Delaware y Chesapeake y en los pasos ó entradas del Sur, puede que quizás el resultado hubiera sido distinto.

La segunda misión que realizaron las fuerzas marítimas de los aliados, fué de gran importancia militar, aunque para llevarla á cabo no tuvieran ellos que sostener combate alguno. En 1694 decidió Luis XIV tomar la ofensiva contra España, Nación que, aunque era débil en sí, constituía un motivo de preocupación grande, por su posición á retaguardia de Francia, y llevó la guerra á Cataluña para obligarla á pedir la paz. El movimiento de su Ejército fué apoyado por su Escuadra, que iba al mando de Tourville, y la conquista de aquella región tan difícil fué adelantando con rapidez hasta la llegada de las Escuadras aliadas que, con su gran superioridad numérica, obligaron á Tourville á retirarse á Tolón. Esto salvó á Barcelona, y desde esta fecha hasta que las dos Naciones marítimas determinaron hacer la paz, se mantuvieron sus Escuadras sobre las costas de España, deteniendo así el avance del Ejército francés. Cuando en 1697 se dispuso Guillermo á firmar la paz y España no quiso aceptarla, Luis XIV verificó de nuevo otra invasión, y como no vino la Escuadra aliada, Barcelona cayó en su poder. Al mismo tiempo tuvo éxito una expedición francesa dirigida contra Cartagena de Indias y ante estos dos golpes, basados ambos en el dominio del mar, España cedió.

El tercer cometido de las Marinas aliadas, fué la protección de su comercio marítimo, en el cual obtuvieron un gran fracaso, si hemos de creer á la Historia. Nunca se ha hecho la guerra contra el comercio en tan vasta escala ni con mayores resultados que entonces, alcanzando el mayor grado de amplitud y devastación en el momento preciso en que iban desapareciendo las Escuadras francesas, ó sea en los años inmediatamente posteriores al combate de La Hougue, lo cual parece estar en contradicción con el principio sentado de que

esa guerra necesita apoyarse en fuertes Escuadras ó en puertos próximos. Creemos, pues, necesario hacer un estudio algo detallado del asunto, con tanto más motivo, cuanto que el daño causado por los corsarios fué un factor importante entre los que contribuyeron á inclinar el ánimo de las dos Naciones marítimas hacia la paz; del mismo modo que para Francia los subsidios obtenidos por los aliados de su comercio, al servir para costear los Ejércitos propios y los de las demás Naciones continentales, proporcionándoles, por consiguiente, el medio principal de prolongar la guerra, fueron la causa determinante de que aquella Nación deseara, al fin, la paz. El ataque y defensa del comercio continúa siendo, todavía, cuestión de actualidad.

Para estudiar este caso en debida forma, es necesario tener en cuenta, en primer lugar, que la disminución de la flota francesa fué gradual y que el efecto moral de su aparición en el Canal, de su victoria en Beachy Head y de su valiente comportamiento en La Hougue, quedaron grabados durante bastante tiempo en la memoria de los aliados. Esto daba lugar á que los barcos de Inglaterra y Holanda navegaran reunidos en Escuadras, en vez de diseminarse para perseguir á los cruceros enemigos, con lo cual recibían éstos un apoyo casi igual al que les hubiera proporcionado una fuerza activa en la mar. Además de esto, era muy escasa la eficiencia de la Marina inglesa, según hemos dicho antes, su organización quizás peor, y la traición que abundaba en Inglaterra, proporcionaba á los franceses la ventaja de estar mejor informados. Así sucedió que al año siguiente de La Hougue, habiendo recibido los franceses informes precisos de la salida de un gran convoy de Smirna, enviaron contra él á Tourville, en Mayo; y éste salió á la mar antes de que lós aliados pudieran bloquearle en Brest, como habían pensado. Este retraso fué debido á mala organización, como lo fué igualmente la desgracia subsiguiente de no saber el Gobierno inglés la salida de Tourville hasta después de haberse hecho á la

mar el convoy. La Escuadra francesa sorprendió á éste cerca del Estrecho y destruyó ó apresó un centenar de barcos, de los cuatrocientos que lo componían, dispersando á los restantes. Esto no constituye un simple caso de la guerra de corso, pues la Escuadra de Tourville contaba con setenta y un barcos; lo que significa y demuestra á las claras es la incompetencia absoluta de la Administración inglesa.

En realidad, inmediatamente después de La Hougue, empezaron á verificarse en gran escala las depredaciones de los corsarios, y había dos razones para que así sucediera: en primer lugar, permaneció reunida, más de dos meses, la Escuadra aliada en Spithead, mientras se concentraban tropas que debían desembarcarse en el continente, con lo que los corsarios pudieron ejercer libremente su cometido, durante todo este tiempo; y en segundo lugar, que como los franceses no pudieron salir á la mar con su Escuadra aquel verano, dejaron que los marineros se alistaran en los buques corsarios, con lo cual aumentó el número de éstos. Las dos causas reunidas, dieron tal extensión é impunidad á la guerra de corso, que produjeron un clamoreo inmenso en Inglaterra. «Es preciso confesar—dice el cronista marítimo inglés—que nuestro comercio sufrió mucho menos el año anterior, cuando los franceses eran dueños del mar, que éste, á pesar de estar sus Escuadras bloqueadas en los puertos». Pero la razón era que por no tener los franceses más que un comercio marítimo muy exiguo en relación con el número relativamente considerable de sus marineros, de los que la mayor parte estaban empleados en la Escuadra, pudieron embarcarse en los corsarios, no bien se quedó ésta en situación de no poder salir.

Cuando fueron haciéndose mayores los apuros de la guerra y Luis XIV fué reduciendo más el número de los buques de guerra disponibles, recibió nuevo impulso la guerra de corso. «Los buques y Oficiales de la Marina Real fueron contratados bajo ciertas condiciones por particulares ó por compañías que deseaban emprender expediciones corsarias, en

las que hasta los propios Ministros no se desdeñaban de tomar acciones»; en realidad se veían obligados á obrar así para agradar al Rey. Las condiciones consistían, generalmente, en dar á éste una parte de los beneficios obtenidos á cambio del uso de sus barcos. Este modo de emplearlos tenía que desmoralizar de precisión al organismo militar, pero esto no quiere decir que fuera en seguida, ni que la desmoralización comprendiera á todos los organismos; y así las referencias de aquella época suponen en los corsarios un espíritu y energía que no siempre se puede conseguir.

Como el Tesoro público no podía sostener la Marina, se asociaba con los capitalistas particulares, arriesgando sólo el material, que no podía utilizarse de otro modo, para procurarse dinero, sustrayéndolo al enemigo. La guerra de corso que se hizo en esta campaña no se limitó tampoco á una guerra de buques sueltos, sino que muchas veces iban tres, cuatro y hasta media docena de corsarios al mando de un solo jefe; debiendo decirse, en justicia, que los que iban á las órdenes de hombres como Juan Bart, Forbin y Duguay-Trouin, estaban siempre más dispuestos á pelear que no á robar.

La mayor expedición corsaria de esta clase y la única que se llevó á cabo lejos de las costas de Francia, fué la dirigida contra Cartagena de Indias en 1697. Estaba formada por siete navíos de línea y seis fragatas, además de los buques menores, y llevaba dos mil ochocientos hombres de desembarco. El objeto principal era imponer á la ciudad una contribución, pero el efecto que produjo sobre la política española fué muy marcado y contribuyó en gran parte á la paz. Este espíritu y unidad de acción existentes, distaban mucho de suplir la falta de apoyo que hubieran prestado las Escuadras, que era imposible reemplazar por completo, y aunque los aliados continuaron manteniendo sus buques agrupados en grandes Escuadras, á medida que fué pasando el tiempo y se fueron corrigiendo los defectos de la Administración, la guerra de corso fué encajando dentro de sus propios límites.

Como prueba de lo muy expuestos que estaban los cruceros desprovistos de apoyo, aun en estas circunstancias favorables, diremos que, según las versiones inglesas, capturó Inglaterra cincuenta y nueve buques de guerra, si bien los franceses dicen que no fueron más que dieciocho; diferencia que un historiador marítimo francés atribuye, con muchas probabilidades de acierto, á la dificultad que representaba para los ingleses distinguir bien los verdaderos buques de guerra de los que estaban contratados por particulares. En la lista que hemos citado no figuran los apresamientos de corsarios. «La guerra de corso se señaló, pues, en esta campaña por la particularidad de que los cruceros operaron á veces reunidos en Escuadras no lejos de su base, mientras que el enemigo mantenía su flota concentrada en todas partes, á pesar de lo cual y de la mala organización de la Marina inglesa, se fueron haciendo cada vez más difíciles las correrías de los corsarios, á medida que fueron desapareciendo las numerosas Escuadras francesas». Los resultados de la guerra de 1689-1697 no contradicen, pues, el principio general establecido de que «para que una guerra hecha por buques sueltos contra el comercio enemigo resulte destructora, necesita estar secundada por la guerra de Escuadra y por Divisiones de navíos de línea, que obliguen al enemigo á reunir sus fuerzas y permitan á los cruceros hacer expediciones fructuosas contra el comercio de aquél. Sin este apoyo, el resultado será simplemente la captura de los cruceros». Cuando la guerra estaba en sus postrimerías, se puso de manifiesto la verdadera tendencia, haciéndose aun más evidente después cuando la Marina francesa llegó á un estado de postración y debilidad todavía mayor.

A pesar de las considerables pérdidas que tuvieron las dos Naciones marítimas, consiguieron llevar adelante la guerra; que no obstante haber principiado tomando la ofensiva los franceses, acabó obligándolos á adoptar en todas partes la defensiva, forzando á Luis XIV á violentar sus más arrai-

gadas convicciones y sus deseos políticos más razonados, al tener que reconocer como Rey de Inglaterra al que consideraba como un usurpador y era, además, su inveterado enemigo personal.

Cuando no se hace un estudio detenido de esta campaña y se la mira superficialmente, parece en conjunto casi totalmente terrestre, pues se ve que se extendió desde los Países Bajos españoles, por el Rhin, hasta Saboya, en Italia, y á Cataluña en España; mientras que los combates navales del Canal de la Mancha, lo mismo que la campaña de Irlanda —abandonada á tan larga distancia—parecen más bien episodios secundarios. Pasa también totalmente desapercibido el apoyo fundamental prestado en esta ocasión á la guerra por el comercio y la navegación, en los que solamente se repara cuando sus quejas hacen ver los perjuicios que sufren. El comercio y la Marina mercante fueron, sin embargo, los que sostuvieron, no sólo el peso de la guerra, sino los que costearon en su mayor parte los Ejércitos que pelearon contra Francia; y esta corriente de dinero que iba desde las dos Naciones marítimas á llenar el tesoro de sus aliados, debió quizás su existencia y es indudable que logró adquirir una importancia mayor y más rápida, gracias al uso poco apropiado que hizo Francia de la supremacía marítima que tuvo al empezar la guerra. Entonces hubiera sido posible, como lo es generalmente para una buena Marina militar que tenga superioridad numérica, asestar un golpe decisivo á un enemigo peor preparado; pero se dejó escapar la ocasión y se dió tiempo á que el Poder Naval de los aliados, fundado sobre bases más sólidas y, por lo tanto, más fuerte en sí mismo, pudiera afirmarse definitivamente.

La paz que se firmó el año 1697 en Ryswick fué muy desventajosa para Francia; en ella perdió todo lo que había ganado desde la paz de Niméga, con la única excepción de Strasburgo. Todo lo que Luis XIV había alcanzado por medio de engaños ó valiéndose de la fuerza, se vió obligado á

devolverlo, cediendo extensos territorios á Alemania y á España. Con los que devolvió á esta última en los Países Bajos, á la vez que ganaba España, ganaron mucho las Provincias Unidas, lo mismo que el resto de Europa. Las cláusulas del tratado establecían beneficios comerciales á favor de las dos Naciones marítimas, que tendían á fomentar su Poder Naval, con el daño consiguiente del de Francia.

Esta Nación había sostenido una lucha verdaderamente gigantesca, pues solamente el hecho de mantenerse contra toda Europa, sin más recursos que los propios—como ha hecho varias veces—constituye ya una hazaña notable. Aquí podemos agregar que, así como las Provincias Unidas nos enseñaron el principio de que por muy activa y emprendedora que sea una Nación, no puede solamente sostenerse con los recursos exteriores, si es intrínsecamente débil por el número de sus habitantes y por la extensión de su territorio; así Francia nos demuestra, de igual modo, que una Nación no puede sostenerse indefinidamente aislada y reducida á sí misma, por poderosa que sea en número de habitantes y recursos interiores.

Se cuenta que un amigo de Colbert vió á éste un día asomado á una ventana con aire pensativo, y al preguntarle por el motivo de su preocupación, recibió la siguiente respuesta: «Al contemplar los fértiles campos que tengo ante mi vista, me acuerdo de los que he visto en otras partes; ¡qué país más rico es Francia!» Esta convicción le sostuvo á él en medio de los desalientos de su vida oficial, cuando luchaba por vencer las dificultades financieras originadas por los despilfarros y guerras del Rey, y su creencia ha encontrado después justificación en el curso entero de la historia de la Nación, desde los tiempos en que vivió hasta nuestros días. Francia es rica tanto por sus recursos naturales como por su industria y el espíritu económico de sus habitantes; pero ni las Naciones solas, ni los hombres, pueden prosperar cuando se ven apartados de las relaciones naturales con sus semejantes; por vi-

gorosa que sea su constitución, necesita que le rodee ambiente sano, y precisa tener libertad para poder traer de cerca ó lejos todo lo que contribuya á su desarrollo, fuerza y bienestar general. No sólo tiene que funcionar satisfactoriamente el organismo interior para que se renueven con facilidad las pérdidas originadas por el movimiento y circulación, sino que tanto el espíritu como el cuerpo necesitan recibir alimento sano y variado.

Francia fué perdiendo vida, á pesar de sus recursos naturales, por faltarle esa corriente de comunicación entre las diferentes partes de su organismo y también entre los demás pueblos, conocida con el nombre de comercio interior y exterior. Decir que la guerra fué la causa de estos defectos, es verdad, en cierto modo, pero no del todo. La guerra, con todos sus males y desdichas conocidas, es más dañosa que nunca cuando llega á separar á una Nación de todas las demás, obligándola á un aislamiento completo. Puede ocurrir alguna vez que estas luchas produzcan efectos aisladores, pero es poco frecuente que suceda y son de corta duración, sin que pueda decirse por ello que, aun en este caso, deje de ser exacta la afirmación anterior. El aislamiento en que se vió Francia durante las guerras de Luis XIV, estuvo á punto de producir su destrucción, mientras que el ideal que persiguió Colbert toda su vida fué salvarla de la posibilidad de sufrir este aislamiento.

No lo hubiese acarreado la guerra solamente si hubiera podido retrasarse ésta hasta que las corrientes de circulación, de que hemos hablado antes, entre las distintas regiones del Reino y entre éste y las demás Naciones, hubieran quedado establecidas y dotadas de vida propia para obrar con pleno vigor. Cuando subió Colbert al poder no existían, por lo cual tuvo que crearlas y dirigirlas para que pudieran resistir los golpes de la guerra, pero no tuvo tiempo de realizar esta gran obra, ni Luis XIV apoyó tampoco los planes de su Ministro, dirigiendo las nacientes energías de sus dóciles y adictos

súbditos por caminos apropiados á ese fin; así es que, cuando más tarde tuvo que verificar un gran esfuerzo la Nación, en vez de sacar su fuerza de todas partes y por diferentes conductos, y en vez de poner á contribución al mundo entero por medio de la energía de sus comerciantes y marineros, como lo ha hecho Inglaterra en ocasiones parecidas, se vió obligada á sacarla solamente del propio país, que estaba aislado de los demás por las Escuadras de Inglaterra y Holanda y por el círculo de enemigos que lo mantenían separado del resto del continente. El único remedio posible contra esta consunción gradual, hubiera sido la posesión de un dominio efectivo del mar, que se hubiera obtenido creando un sólido Poder Naval, el cual habría asegurado la libre circulación de las riquezas del suelo y de los productos industriales de sus habitantes.

Para la realización de este plan, contaba Francia con grandes ventajas por tener costas en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Canal de la Mancha; además, había tenido, bajo el punto de vista político, la oportunidad de unir por medio de una alianza su poder marítimo con el de Holanda, que sentía hostilidad ó al menos recelos respecto al de Inglaterra; pero el orgullo que sentía Luis XIV por su poder, y por el dominio completo que ejercía en su Reino, le hizo desdeñar este sólido refuerzo que podía haber logrado, y siguió despertando los odios de Europa con sus agresiones. En el periodo que acabamos de examinar, justificó Francia su confianza, por medio de la altiva actitud que sostuvo contra toda Europa, generalmente con éxito. No avanzó, ni tampoco retrocedió gran cosa, pero este esfuerzo tan considerable era abrumador, acabando con los recursos y vida de la Nación, porque todo tenía que salir de ella misma en vez de sacarlo del resto del mundo, con el que pudiera haber estado en contacto por medio del mar. En la guerra que tuvo después, mostró igual energía, pero no la misma vitalidad, viéndose á Francia batida en todas partes y al borde de la ruína. La ense-

ñanza que se deduce de ambas guerras es igual: que por fuertes que sean las Naciones, lo mismo que los individuos, degeneran cuando se aislan del mundo exterior, del cual sacan los recursos necesarios para desarrollar sus fuerzas interiores. Una Nación no puede vivir indefinidamente aislada de las demás, según hemos tenido ocasión de demostrar, y el camino más fácil para comunicar con los otros pueblos y renovar su poder, es el mar.

CAPÍTULO V

Guerra de Sucesión española, 1702-1713.—Combate naval de Málaga.

Durante los tres últimos años del siglo diecisiete y en medio de todas las luchas armadas y diplomáticas, se veía acercar el momento en que ocurriría un suceso que iba á tener grandes consecuencias. Este suceso era la extinción de la rama de la Casa de Austria, que estaba entonces en el trono de España, extinción que tendría lugar á la muerte de Carlos II, que estaba tan débil de cuerpo como de espíritu. Al ocurrir ésto, tendría que resolverse si el nuevo Rey había de venir de la Casa de Borbón ó de la rama alemana de la Casa de Austria y si el Soberano que heredase el trono de España, ya fuera de una ú otra familia, habría de tomar toda la herencia que formaba entonces el Imperio de España ó si se haría algún reparto con objeto de equilibrar el poder europeo. Este equilibrio del poder europeo, no se entendía en modo alguno en el estrecho sentido de las posesiones continentales, sino que se tenía también muy en cuenta el efecto que causaría el nuevo arreglo sobre el comercio, Marina y supremacía del Mediterráneo y Atlántico. La influencia de las dos Naciones marítimas y la naturaleza de sus intereses se iban haciendo cada vez más evidentes.

Para comprender bien los asuntos que entonces se plantearon, que con toda propiedad podríamos calificar de problemas estratégicos, es necesario recordar los países que estaban bajo el dominio de España, en la época de que tratamos. Éstos eran los siguientes: En Europa, los Países Bajos (hoy Bélgica), Nápoles y el Sur de Italia, Milán y otras provincias en el Norte; en el Mediterráneo, Sicilia, Cerdeña y las

Baleares; Córcega pertenecía en esta época á Génova; en el hemisferio occidental poseía, además de Cuba y Puerto Rico, la parte del continente que forman hoy todas las Repúblicas hispano-americanas, región cuyos vastos recursos empezaban entonces á conocerse. En los archipiélagos asiáticos tenía también extensos dominios, pero no figuraron en esta contienda á nivel de los que acabamos de referir. La excesiva debilidad de este Imperio, debida á la decadencia del Reino central, había sido causa de que las demás Naciones miraran con indiferencia su enorme extensión por estar ocupadas con intereses más inmediatos, pero esta indeferencia no pudo continuar desde el momento que se vió la posibilidad de que llegase á tener un Gobierno más poderoso, apoyado quizás por medio de alianzas con algunas de las grandes Potencias europeas existentes.

Sería salirnos de nuestro objeto, entrar en detalles acerca de las gestiones diplomáticas que se llevaron á cabo con objeto de llegar al equilibrio político, pacíficamente, haciendo cambiar de dueño á pueblos y territorios. Enumeraremos las líneas generales de la política seguida en esto por cada una de las Naciones. El Gobierno y el pueblo español se oponían á todas las soluciones que produjeran desmembraciones en el Imperio. Inglaterra y Holanda no querían que Francia extendiese sus fronteras á costa de los Países Bajos españoles, ni que los franceses monopolizaran el comercio con la América española, cosas ambas que temían si se colocaba un Borbón en el trono de España. Luis XIV deseaba Nápoles y Sicilia para uno de sus hijos, en caso de repartirse algo, con lo que adquiriría Francia una posición muy fuerte en el Mediterráneo, aunque á merced de las Naciones marítimas, por lo que Guillermo III no tuvo inconveniente en acceder á su demanda. El Emperador de Austria protestó de que estas posesiones mediterráneas salieran del dominio de su familia y rehusó entrar en ninguno de los convenios de reparto. Antes de que se hubiera arreglado por completo convenio alguno,

murió el Rey de España, mas no sin haber firmado, por inspiración de sus Ministros, un testamento en que legaba todos sus dominios al nieto de Luis XIV, conocido entonces por el título de Duque de Anjou, y más tarde con el nombre de Felipe V de España. Con este acto se esperaba salvar todo, pues se pondría de parte de España la Nación más próxima á ella, que era una de las más poderosas de Europa; la más próxima, excepción hecha de aquellas que dominaban el mar, pues éstas están siempre cerca de todos los países que tengan puertos accesibles á sus buques.

Luis XIV aceptó el legado, y al hacerlo se encontró ligado por honor á resistir á toda tentativa de reparto. La unión de los dos Reinos bajo una misma familia, traería muchas ventajas á Francia, librándola en lo sucesivo del constante enemigo que tenía á retaguardia; por cuya causa se habían malogrado tantos esfuerzos hechos en otro tiempo para extender sus fronteras por el Este. Desde esta época, salvo raras excepciones, existió siempre una alianza real entre estos dos Reinos, á consecuencia de los lazos de familia, no resultando esta alianza peligrosa para el resto de Europa, á causa de la debilidad de España. Las demás Naciones comprendieron en seguida la importancia que tenía esto, haciéndose inminente la guerra, que sólo podía evitarse por medio de alguna concesión de parte del Rey de Francia.

Los estadistas de Inglaterra y Holanda, países que con su riqueza habían de sostener la lucha que iba á sobrevenir, propusieron que se dieran al hijo del Emperador de Austria los dominios que tenía España en Italia; que Bélgica fuera ocupada por las dos primeras y que el nuevo Rey de España no concediera á Francia más privilegios comerciales en las Indias que los que disfrutaran las demás Naciones. Como prueba de su perspicacia, haremos notar el hecho de que este compromiso fué el que se juzgó mejor, después de haber transcurrido diez años de guerra; y por él puede verse la creciente importancia que se daba al desarrollo marítimo.

Luis XIV no quiso ceder, sino que, por el contrario, en connivencia con los gobernadores españoles, ocupó con sus tropas algunas ciudades de los Países Bajos que tenían guarniciones holandesas, en virtud de convenios existentes entre España y Holanda. Poco después, en Febrero de 1701, se reunió el Parlamento inglés y denunció todos los tratados que prometieran á Francia el dominio del Mediterráneo. Holanda empezó á prepararse para la guerra y el Emperador de Austria hizo avanzar sus tropas por el Norte de Italia, en donde empezó una campaña muy desfavorable para Luis XIV.

En Septiembre de 1701, firmaron un tratado secreto las dos Naciones marítimas con el Emperador de Austria, en el cual se trazó el plan general de la guerra que iba á empezar, á excepción de la que se ejecutase en la península española. En virtud de él, emprenderían los aliados la conquista de los Países Bajos españoles para colocar una barrera entre Francia y las Provincias Unidas, la conquista de Milán, como salvaguardia de las demás provincias del Emperador, y tratarían de apoderarse de Nápoles y Sicilia con igual objeto, así como para asegurar la navegación y el comercio de los súbditos de Su Majestad Británica y de las Provincias Unidas. Las Naciones marítimas tendrían derecho á apoderarse de los territorios y ciudades de las Indias españolas, en beneficio de la citada navegación y del comercio, y todo lo que conquistaran allí habría de ser suyo para siempre. Una vez empezada la guerra, ninguno de los aliados podría tratar nada sin los otros, ni sin haber tomado prudentes medidas para evitar lo siguiente: primero, impedir que los Reinos de España y Francia estuviesen nunca regidos por el mismo Rey; segundo, impedir que los franceses se hicieran nunca dueños de las Indias españolas ó enviaran allí buques para comerciar directa ó indirectamente; tercero, asegurar á los súbditos de Su Majestad Británica y de las Provincias Unidas los privilegios comerciales que se gozaban con el último Rey en todos los dominios españoles.

Se reparará que entre todas estas condiciones, no hay una sola que indique oposición á que subiera al trono de España el Borbón que fué llamado por el Gobierno de ésta y reconocido primero por Inglaterra y Holanda; pero por otra parte se ve que el Emperador de Austria no renuncia tampoco á los derechos que reclamaba para su persona. La voz de las Naciones marítimas prevaleció en la coalición, según lo demuestran las cláusulas del tratado, referentes á la salvaguardia de sus intereses comerciales; aunque como tenían que valerse de los Ejércitos alemanes para la campaña de tierra, tuvieron que atender también á los intereses de Alemania. Como un historiador francés refiere:

«Fué éste, en realidad, un nuevo tratado de reparto..... Guillermo III, que fué quien dirigió todo, había procurado que Inglaterra y Holanda no padeciesen, para conseguir que la Monarquía española pasara intacta á manos del Emperador; su objeto final era reducir los dominios del nuevo Rey, Felipe V, á España solamente, y asegurar á la vez para Inglaterra y Holanda la explotación comercial de todas las regiones que habían estado bajo el dominio de España, buscándose, además, la posesión de importantes posiciones militares y marítimas que pudiesen servir contra Francia» (1).

Pero aunque la guerra fuese inminente, las Naciones llamadas á la contienda parecían todavía vacilar. Holanda no quería dar un paso sin Inglaterra, y á pesar del profundo odio que sentía ésta por Francia, los comerciantes é industriales se acordaban aun mucho de los terribles daños sufridos con la última guerra. Mas en el momento preciso en que todo eran vacilaciones y no se sabía del lado que caería la balanza, murió Jacobo II, y Luis XIV, cediendo á un sentimiento de simpatía y á los consejos de los que tenía á su lado, reconoció formalmente al hijo de Jacobo II como Rey de Inglaterra, con lo que exasperó al pueblo inglés, que vió en esto una amenaza y un insulto, por el que prescindió, en absoluto, de toda clase de prudencia. La Cámara de los Lores declaró que «no podría haber seguridad hasta que no se hicie-

(1) Martin: Historia de Francia.

ra entrar en razón al usurpador de la Monarquía española» y la Cámara de los Comunes votó cincuenta mil soldados y treinta y cinco mil marineros, además de las subvenciones necesarias para sostener á los auxiliares alemanes y daneses. Guillermo III murió poco después, en Marzo de 1702, pero la Reina Ana continuó su política que se convirtió en la de Inglaterra y Dinamarca.

Luis XIV trató de contrarrestar parte de la tempestad que se le venía encima, formando una liga de neutrales con los otros Estados alemanes; pero el Emperador supo explotar hábilmente los sentimientos del pueblo alemán y logró poner de su parte al Elector de Brandenburgo, reconociéndolo como Rey de Prusia, con lo que creó así una Casa Real protestante en el Norte de Alemania, alrededor de la cual se fueron agrupando, como era natural, los demás Estados protestantes; la misma que, andando el tiempo, había de resultar formidable rival de Austria. El resultado inmediato de esto fué que la causa de Francia y España, conocida desde entonces con el nombre de causa de los dos Reinos, se encontrase sin ningún aliado al empezar la lucha, á excepción de Baviera. Holanda declaró la guerra á los Reyes de Francia y de España, en Mayo; Inglaterra la declaró contra las dos Naciones, rehusando la Reina Ana reconocer á Felipe V, ni aun siquiera en la declaración de guerra, por haber reconocido Luis XIV á Jacobo III como Rey de Inglaterra; y aun fué más explícito todavía el Emperador, pues la declaró contra el Rey de Francia y el Duque de Anjou. De esta manera empezó la guerra de Sucesión española.

Dista mucho de ser fácil tarea la de entresacar lo que es interesante á nuestro objeto, de la narración general de una guerra de tan vastas proporciones como ésta, que duró diez años; corriéndose el riesgo de que al hacerlo, se pierda de vista la relación que existe entre cada parte y el todo, lo cual sería muy perjudicial para el fin que buscamos, que no se limita á una simple crónica de los sucesos marítimos, ni tam-

poco á hacer un estudio de ciertos problemas de táctica y estrategia naval, desligados de las causas que los plantearon y de los efectos que han ejercido en la Historia general, sino que nuestro objeto consiste en hacer una apreciación del efecto producido por el Poder Naval en el resultado general de la guerra y en la prosperidad de las Naciones.

Para la debida claridad de la relación, repetiremos que el objeto que perseguía Guillermo III, no era oponerse á las pretensiones de Felipe V al trono—asunto de interés muy secundario para las Naciones marítimas—sino apoderarse de cuantas posesiones pudiera en América, á costa de España, en beneficio de su comercio é Imperio colonial, é imponer al propio tiempo á la nueva Monarquía condiciones tales, que mantuvieran por lo menos todos los privilegios que había gozado el comercio de Inglaterra y Holanda con el último Rey de la Casa de Austria. De haber seguido este camino, hubieran dirigido las Naciones marítimas sus esfuerzos sobre América, principalmente, prescindiendo de la península española y ni siquiera hubiera sido preciso que las Escuadras aliadas hubieran pasado el Estrecho de Gibraltar, pues Sicilia y Nápoles debían ir á parar á manos de Austria y no de Inglaterra; pero causas posteriores originaron un cambio completo del plan.

En 1703 presentó la coalición un nuevo candidato al trono con el nombre de Carlos III, el cual era hijo del Emperador de Alemania, y la Península se convirtió con ello en escena principal de una sangrienta guerra de dudoso resultado, que obligó á las Escuadras anglo-holandesas á mantenerse cerca de sus costas, por cuyo motivo no pudieron emprender las Naciones marítimas ninguna operación importante contra la América española, pero Inglaterra salió de la lucha con Gibraltar y Mahón, que pasaron á sus manos, convirtiéndose ya desde entonces en Nación mediterránea.

Al mismo tiempo que se proclamaba á Carlos III, se negoció un tratado con Portugal, conocido con el nombre de Tra-

tado de Methuen, el cual dió prácticamente á Inglaterra el monopolio del comercio portugués é hizo que el oro del Brasil fuese casi íntegro á parar á Londres por el intermedio de Lisboa, ventaja tan considerable, que ayudó materialmente á sostener la guerra en el continente y también mantuvo á la Marina. Al mismo tiempo, aumentó la eficiencia de ésta en proporción tan considerable, que las pérdidas que la causaron los cruceros franceses, aunque de gran importancia, no fueron esta vez en ninguna ocasión insoportables.

Al estallar la guerra, con arreglo al plan primitivo, se envió á Sir George Rooke al mando de una Escuadra de cincuenta navíos de línea y transportes, que llevaban todos catorce mil soldados destinados al ataque de Cádiz, que era entonces el centro de todo el comercio de Europa con la América española; á esta población llegaban los tesoros y productos de Occidente y desde allí se repartían por toda Europa. El propósito de Guillermo III comprendía también la captura de Cartagena de Indias, que era uno de los centros principales del mismo comercio en el otro continente, y con este objeto mandó allí, seis meses antes de su muerte, en Septiembre de 1701, una Escuadra á las órdenes del marino tradicional de los tiempos antiguos, Bembow, el cual se encontró con otra flota francesa que iba á llevar provisiones y refuerzos á la plaza, trabándose el combate entre las dos Escuadras al Norte de Cartagena. Bembow, aunque era superior en fuerzas á sus enemigos, no pudo conseguir su objeto por la traición de varios de sus Capitanes, que no quisieron entrar en fuego, y después de haber estado peleando hasta que su barco no pudo más y él recibió una herida mortal, se retiraron los franceses, salvándose Cartagena. Antes de su muerte, recibió Bembow una carta del Comodoro francés, que decía: «Ayer por la mañana no tenía esperanza de librarme de cenar en su cámara, pero los cobardes Capitanes que mandáis lo impidieron. ¡Mandadlos ahorcar por Dios! Lo merecen.» Y, en efecto; dos de ellos fueron después ahorcados.

La espedición de Rooke contra Cádiz fracasó también, como era de esperar, pues las instrucciones que llevaba el Almirante eran tratar de atraerse al pueblo español y desviarlo del Rey perteneciente á la Casa de Borbón. Estas instrucciones tan poco categóricas ataron las manos de Rooke; pero después de este fracaso, supo que los galeones de las Indias Occidentales, cargados de plata y mercancías, habían llegado á Vigo escoltados por una Escuadra francesa; é inmediatamente se fué allá, encontrándose al enemigo dentro del puerto, cuya boca tiene tres cuartos de milla de anchura. Dicha boca estaba defendida por fortificaciones y contaba, además, con una sólida cadena que la cerraba; pero Rooke forzó la entrada bajo un nutrido fuego, rompiendo la cadena; tomó la población, y todos los buques que estaban fondeados en el puerto con grandes tesoros, fueron apresados ó echados á pique. Esta acción, que se conoce en la Historia con el nombre de Los Galeones de Vigo, fué un hecho de armas brillante y curioso, pero carece de rasgos militares que merezcan mencionarse, excepto el golpe que asestó al Tesoro y al prestigio de los dos Reinos.

La acción de Vigo tuvo, sin embargo, resultados políticos de importancia y contribuyó á que se variase el plan general de campaña de las Naciones marítimas, según hemos ya citado antes. El Rey de Portugal reconoció á Felipe V por temor á los franceses, pero sus sentimientos eran contrarios á él, porque le asustaba tener cerca de su Nación, que tan pequeña y aislada era, la influencia y el poderío de Francia. Una de las misiones que llevaba Rooke, era separarlo de la alianza de los dos Reinos y la acción de Vigo, que tuvo lugar tan cerca de su frontera, le hizo apreciar la fuerza de las Marinas aliadas. Lo cierto es que Portugal está más cerca de la mar que de España y necesariamente tiene que caer bajo la influencia de la Nación que domine el mar. Se le hicieron diferentes ofrecimientos—el Emperador de Austria le cedía parte del territorio español y las Naciones marítimas

un subsidio,—pero el Rey no quiso decidirse hasta que el pretendiente austriaco no hubiera desembarcado en Lisboa y quedara la coalición claramente comprometida á ejecutar una guerra peninsular y otra continental. El Emperador trasladó estas pretensiones á su hijo segundo Carlos, quién después de haber sido proclamado en Viena y reconocido por Inglaterra y Holanda, fué llevado á Lisboa por las Escuadras aliadas, desembarcando allí en Marzo de 1704.

De aquí que resultara un cambio completo en los planes de las Naciones marítimas, que se vieron obligadas, en virtud del compromiso adquirido de apoyar á Carlos, á mantener sus Escuadras cerca de las costas de la Península, protegiendo al comercio, con lo cual quedó relegada á un lugar secundario la campaña de las Indias Occidentales que se hizo sólo en pequeña escala y con escasos resultados. Desde esta época en adelante, fué Portugal un fiel aliado de Inglaterra, cuyo Poder Naval ganó en el curso de esta guerra la gran superioridad que desde entonces tiene sobre todos los rivales. Los puertos de aquella Nación sirvieron de refugio y apoyo á las Escuadras inglesas, y Portugal fué posteriormente la base de operaciones contra Napoleón durante la campaña de la Península. No es extraño que esto sucediera, pues desde hace más de un siglo es Inglaterra la Nación con la que más ganancias puede sacar Portugal y á quien más debe temer.

A pesar de que fueron considerables los efectos causados por la supremacía naval de las dos Naciones marítimas, en el resultado general de la guerra, y especialmente en el indiscutible imperio de los mares que mantuvo Inglaterra cien años después, esta lucha está caracterizada por la carencia de combates navales de importancia. Sólo una vez se encontraron en frente Escuadras numerosas enemigas, pero el resultado fué indeciso; después de lo cual abandonaron los franceses la guerra marítima, limitándose solamente á la de corso. Esta particularidad de la guerra de Sucesión española, caracterizó también á todas las del siglo dieciocho, á excep-

ción de la guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América. Así, pues, el Poder Naval, aunque ejerza su acción de manera silenciosa y constante, según hemos dicho antes, agota los recursos del enemigo por medio del aislamiento en que le coloca, sostiene las fuentes de vida propias, lleva la guerra á sitios distantes de donde él mismo se encuentra, ó bien si se le halla es en segundo término; asesta golpes directos en ocasiones y se produce, en fin, de tal manera, que aunque parezca velada su influencia, no puede pasar desapercibida para el que observe detenidamente los acontecimientos habidos en esta guerra y en las que tuvieron lugar en los cincuenta años siguientes. La enorme superioridad del Poder Naval de Inglaterra, fué el factor determinante de la historia de Europa durante el periodo mencionado, sostuvo la guerra lejos de sí, mientras mantenía en el país propio la prosperidad de su pueblo é iba fundando el gran Imperio que tiene en la actualidad; pero, precisamente por su grandeza de acción y falta de oposición, es causa de que pase desapercibido. En las pocas ocasiones que fué llamado á combatir y ejercer su acción puramente militar, fué tan marcada su superioridad, que los encuentros habidos apenas merecen el nombre de combates; y puede decirse que salvo, quizás, el combate de Byng en Menorca y el de Hawke en Quiberon—que constituye una de las páginas más brillantes de la historia marítima—en los demás sitios no hubo lucha alguna decisiva entre fuerzas equilibradas, ni los combates reñidos en todo el periodo que comprende desde el año 1700 al 1778 ofrecen interés determinado bajo el punto de vista militar.

A causa de esta particularidad que presenta la guerra de Sucesión española, describiremos á grandes rasgos todo lo relacionado con nuestro objetivo, evitando narraciones detalladas de hechos poco importantes, para tratar solamente de evidenciar la acción ejercida por cada uno de los elementos que tomaron parte en la lucha y especialmente las Escuadras.

En la guerra de Flandes, Alemania é Italia, las Marinas no tenían nada que ver, como era natural; pues en el momento que consiguieron proteger al comercio de los aliados lo suficiente para que se pudiera obtener sin grandes quebrantos el dinero necesario para sostener la campaña terrestre, terminó su cometido en este particular. Mas otra cosa muy distinta sucedió en la península española, pues inmediatamente después del desembarco de Carlos III en Lisboa, salió Sir George Rooke para Barcelona, la cual se creía que iba á ponerse de parte de los aliados en cuanto avistara la Escuadra, pero el Gobernador permaneció fiel á su Rey y sujetó al partido austriaco. Rooke se dirigió entonces á Tolón, donde estaba fondeada una Escuadra francesa, encontrándose en el camino con otra de la misma nacionalidad que venía de Brest, á la que dió caza, no logrando alcanzarla, por lo cual se reunieron las dos Escuadras enemigas en aquel puerto. Aquí debemos hacer notar que la Marina inglesa no había intentado todavía bloquear los puertos franceses durante todo aquel invierno, como lo hizo después más adelante. En esta época las Escuadras y los Ejércitos marchaban igualmente, al llegar dicha estación, á ocupar sus cuarteles de invierno.

Otro Almirante inglés, Sir Cloudesley Shovel, salió en la primavera á bloquear á Brest, pero llegó demasiado tarde, encontrándose con que el pájaro había ya volado, por cuyo motivo se dirigió inmediatamente al Mediterráneo. No sintiéndose Rooke, por otra parte, con fuerza suficiente para oponerse á las dos Escuadras francesas, se retiró hacia el Estrecho, pues en esta época no tenía Inglaterra puerto alguno en el Mediterráneo ni base ni aliado con quien poder contar, siendo Lisboa el refugio más cercano que se ofrecía á sus Escuadras. Rooke y Shovel se encontraron frente á Lagos y allí tuvieron una conferencia, en la que declaró el primero—que era el más antiguo—que sus instrucciones le prohibían emprender nada sin consentimiento de los Reyes de España y Portugal. Esto ataba las manos por completo á las Naciones marítimas, pero

incomodado Rooke por la humillante inacción y avergonzado de volver á su país sin haber hecho nada, decidió al fin atacar á Gibraltar, por tres razones: primero, porque había oído decir que no tenía suficiente guarnición; segundo, porque era un puerto de inmensa importancia en aquella guerra; y tercero, porque su toma redundaría en honor de las armas de Inglaterra. La plaza fué atacada, bombardeada y después tomada por asalto, que se llevó á cabo con los botes. Desde el 4 de Agosto de 1704 data, pues, la posesión de Gibraltar por los ingleses, y este hecho hace, con justicia, que se conserve vivo el recuerdo del nombre de Rooke, á cuyo buen juicio y falta de miedo por la responsabilidad, debe Inglaterra la llave del Mediterráneo.

Felipe V de España trató en seguida de recobrar la plaza y pidió que la Escuadra francesa que estaba en Tolón apoyara el ataque. Tourville había muerto ya el año 1701, y la flota estaba entonces mandada por el Conde de Toulouse —hijo natural de Luis XIV—que sólo contaba veintiseis años de edad. Rooke se dirigió hacia el Este, encontrándose las dos Escuadras enemigas el 24 de Agosto frente á Vélez-Málaga. Al avistarse estaban ambas navegando al SE.; el viento que reinaba era NE. y lo recibían por babor, siendo los aliados los que se hallaban á barlovento. No se conoce bien el número exacto de buques; los franceses tenían cincuenta y dos navíos de línea, siendo probable que los aliados tuvieran media docena más. En el ataque verificado por éstos, no parece que Rooke desplegara ninguna combinación táctica, pues sus barcos lucharon aisladamente con cada uno de los del enemigo. El combate de Málaga ofrece muy poco interés bajo el punto de vista militar y únicamente tiene la particularidad de ser el primero en el que se verifica el ataque de la manera anticientífica que censuró Clerk y que emplearon después los ingleses durante todo el siglo.

El resultado del combate fué igual al obtenido en todos aquellos en que se empleó este procedimiento de lucha. La

vanguardia se separó del centro, dejando un hueco entre los dos; y la tentativa que verificaron los franceses para penetrar en él y aislar á la vanguardia, fué el único movimiento táctico que se hizo durante toda la pelea. En el encuentro de Málaga no se ven trazas de la táctica hábil y prudente que en época posterior y con muy buen sentido reconoció Clerk, caracterizándola de notable.

Aquí se ve perfectamente marcada la degeneración sobrevenida en la táctica desde la época en que Monk, Ruyter y Tourville llevaban á cabo sus hábiles combinaciones, hasta esta otra en que no se observa más que la simple pericia marinera, y sólo bajo este punto de vista tiene importancia histórica este combate. En él se verifica la lucha en la forma primitiva que cantó Macaulay y que fué durante muchos años el método favorito empleado por la Marina inglesa:

«Then on both sides the leaders
Gave signal for the charge;
And on both sides the footmen
Strode forth with lance and targe;
And on both sides the horsemen
Struck their spurs deep in gore,
And *front to front* the armies
Met with a mighty roar.» (1)

El movimiento humano no es siempre hacia adelante, y actualmente se ven en los periódicos y revistas marítimas algunas señales que indican ideas algo parecidas á las de esa época. El combate fué muy empeñado y duro desde las diez de la mañana hasta las cinco de la tarde, sin que se obtuviera á pesar de esto ningún resultado decisivo. Al día siguiente cambió el viento, quedando los franceses á barlovento, pero despreciaron la oportunidad que esto les ofrecía para reanu-

(1) Entonces los Jefes de ambos bandos dieron la señal de ataque; la Infantería se adelantó rápidamente con sus lanzas y escudos, los jinetes hundieron las espuelas en sus caballos y chocaron los Ejércitos, *frente á frente* con poderoso estruendo.

dar la lucha, por lo cual es muy censurable su conducta, si son ciertas las ventajas que, según sus versiones, habían obtenido la víspera. Rooke no hubiera podido pelear porque veinticinco de sus buques, que constituían casi la mitad de la Escuadra, habían consumido las municiones, según se dice; y aun durante el combate mismo, tuvieron que ser sacados á remolque fuera de la línea una porción de barcos aliados, que se encontraron sin pólvora y proyectiles suficientes para poder disparar tan siquiera una sola andanada.

Probablemente, esto se debería al ataque de Gibraltar, durante el cual se consumieron quince mil tiros, y á la carencia de un puerto que sirviera de base de aprovisionamiento, deficiencia que quedó remediada para lo sucesivo con la posesión de esta plaza. Para obtener igual ventaja que la que logró Rooke al tomar Gibraltar, se decidieron los Estados Unidos á apoderarse de Port Royal, al empezar la guerra civil; é igual objeto perseguía el Duque de Parma cuando aconsejaba á su Rey que se apoderara con urgencia de Flushing, en la costa de Holanda, antes de enviar la gran Armada española [1] á las costas de la Gran Bretaña; consejo que, si se hubiera seguido, habría hecho innecesario aquel viaje tan triste y desastroso al Norte de Inglaterra. El mismo motivo conduciría, sin duda alguna, á cualquier Nación que tratara de emprender operaciones de importancia contra nuestra costa, á tomar puntos lejanos de las grandes poblaciones, susceptibles de defensa, como son la bahía de Gardiner ó Port Royal; los cuales, podría ocupar y conservar con sus Escuadras, si nuestra Marina no tuviera fuerzas suficientes para impedirlo.

Rooke se retiró tranquilamente á Lisboa, dejando antes en Gibraltar todas las municiones y vituallas que pudo sacar de su Escuadra. El Conde de Toulouse, en vez de aprovecharse de su victoria, si tal fué, volvió á Tolón, enviando sola-

(1) Conocida por «la Invencible».—*(N. de los T.)*

mente diez navíos de línea para apoyar el ataque de Gibraltar. Los franceses hicieron todas sus tentativas contra la plaza de manera poco útil; la Escuadra bloqueadora fué, al fin, destruída y el ataque por tierra se convirtió en un bloqueo. «A consecuencia de este contratiempo—dice un Oficial de Marina francés—empezó á experimentar el pueblo francés una triste reacción contra la Marina. Las maravillas que se habían realizado gracias á ella, y sus inmensos servicios, quedaron olvidados. Nadie creía en su utilidad. El Ejército, en contacto más directo con la Nación, tenía todo el favor y simpatías de ésta. El error predominante de que la grandeza ó decadencia de Francia dependían de la posesión de unos cuantos puntos sobre la frontera del Rhin, no hacía más que fomentar estas ideas contrarias á la Marina, que han dado á Inglaterra su fuerza y han sido causa de nuestra debilidad» (1).

En este año de 1704 tuvo lugar la batalla de Blenheim, en la que fueron derrotados, por completo, los franceses y bávaros, por los ingleses y alemanes, mandados por Marlborough y el Príncipe Eugenio. El resultado de esta batalla fué que Baviera abandonó su alianza con Francia y perdió importancia la guerra de Alemania, convirtiéndose ésta en un teatro secundario de la campaña general que desde entonces tuvo lugar en los Países Bajos, en Italia y en la Península.

Durante el año siguiente de 1705, atacaron los aliados á Felipe V por dos sitios diferentes. Desde Lisboa avanzaron sobre Madrid, y además fueron por Barcelona. El primer ataque, aunque estaba basado en el mar, era principalmente terrestre y fracasó; por este lado mostró el pueblo español, de manera indudable, que no estaba dispuesto á dar la bienvenida al Rey elegido por las Naciones extranjeras. No sucedió lo mismo en Cataluña, á donde llegó Carlos III en persona con la Escuadra aliada. Como la Marina francesa era in-

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marine Française.

ferior en número, se mantuvo en puerto, y el Ejército francés tampoco apareció. Las tropas aliadas sitiaron la población ayudadas por tres mil marineros y surtidas con pertrechos desembarcados de la Escuadra, que era á la vez base de aprovisionamiento y línea de comunicaciones. El 9 de Octubre se rindió Barcelona; toda Cataluña aclamó á Carlos y el movimiento se extendió por Aragón y Valencia, declarándose por Carlos la capital de esta última región.

Al año siguiente, ó sea el 1706, tomaron los franceses la ofensiva en España, atacando por las fronteras de Cataluña, á la par que defendían los pasos montañosos que daban acceso á Portugal. En ausencia de la Escuadra aliada y de los socorros que ésta traía y prestaba, encontraron los franceses poca resistencia, pudiendo sitiar á Barcelona, apoyados por una Escuadra de treinta navíos de línea y numerosos transportes, que traían los abastecimientos necesarios del vecino puerto de Tolón. El sitio, que había empezado el día 5 de Abril, continuaba con esperanzas de éxito, siendo el propio Pretendiente austriaco, que estaba dentro de la población, el premio del triunfo; pero el 10 de Mayo apareció la Escuadra aliada, con lo cual la francesa se vió obligada á retirarse, y tuvo que levantarse el sitio precipitadamente. Entonces Felipe V, no atreviéndose á retirarse á Aragón, atravesó el Rosellón y se internó en Francia, dejando el campo libre á su rival. Al mismo tiempo avanzó desde Portugal—que era la otra base de operaciones que el Poder Naval de ingleses y holandeses dominaba y utilizaba—otro Ejército, sostenido con el dinero obtenido por el mar. Esta vez tuvo más éxito el ataque efectuado por el Oeste, pues cayeron en poder de dicha fuerza muchas de las poblaciones de Extremadura y León, y tan pronto como llegó á conocimiento de los Generales aliados el levantamiento del sitio de Barcelona, avanzaron por Salamanca hacia Madrid. Felipe V, después de escapar á Francia, volvió á entrar en España por los Pirineos occidentales, pero al aproximarse los aliados tuvo que huir otra vez,

abandonándoles la capital. Los portugueses y las tropas aliadas entraron, pues, en Madrid el 26 de Junio de 1706, y la Escuadra aliada, después de tomar á Barcelona, se apoderó de Alicante y Cartagena.

Hasta este punto fué favorable la situación para los aliados; pero estaban éstos equivocados acerca de los sentimientos del pueblo español y no comprendieron la fuerza que le prestaba su orgullo y la firmeza de sus propósitos, ayudado, además, por las condiciones naturales del país. Se despertó el odio nacional contra los portugueses, lo mismo que el religioso contra los herejes, entre los cuales se contaba al General inglés, que era un hugonote refugiado. Madrid y la región en que estaba enclavado eran contrarios á los aliados, y el Sur de España envió un mensaje de adhesión y fidelidad al Pretendiente de la Casa de Borbón. Los aliados no podían ya sostenerse por más tiempo en la capital hostil, particularmente por carecer de víveres el país circundante, que estaba infestado de guerrillas, por lo cual decidieron retirarse hacia el Este, dirigiéndose en busca del Pretendiente austriaco que estaba en Aragón. Tras de un revés, vino otro, y, por último, el 25 de Abril de 1707 fué derrotado completamente el Ejército aliado en la desastrosa batalla de Almansa, perdiendo quince mil hombres. Toda España cayó otra vez en poder de Felipe V, á excepción de Cataluña, que sólo pudo someterse en parte. Al año siguiente, 1708, consiguieron algunas ventajas los franceses en varios puntos, pero no pudieron atacar á Barcelona, logrando, sin embargo, apoderarse de Valencia y Alicante.

El año 1707 no se señaló por ningún suceso marítimo importante. Durante el verano, las Escuadras aliadas que estaban en el Mediterráneo, se separaron de las costas de España, con objeto de apoyar el ataque verificado por los austriacos y piamonteses contra Tolón. Éstos avanzaron desde Italia á lo largo de la costa, apoyados en su flanco por la Escuadra, que también les aprovisionaba. El sitio, sin embargo,

no produjo resultado y la campaña quedó indecisa. Al volver á Inglaterra el Almirante Sir Cloudesley Shovel con varios navíos de línea, se perdió en las islas Scilly, siendo este naufragio uno de los que, por su importancia, ha llegado á ser histórico.

El año 1708 se apoderaron las Escuadras aliadas de Cerdeña, que por su fertilidad y corta distancia á Barcelona, se convirtió en base de aprovisionamientos del Pretendiente austriaco, en tanto cuanto con el apoyo de las Escuadras consiguió dominar el mar. El mismo año se tomó Menorca, con su hermoso puerto de Mahón, y desde esta fecha estuvo en poder de los ingleses hasta cincuenta años más tarde. La posición de Inglaterra en el Mediterráneo era entonces tan fuerte como pudieran ser las de Francia y España, pues con Gibraltar en su poder, bloqueaba á Cádiz y Cartagena, mientras que con Mahón contrarrestaba á Tolón; y como además de esto tenía á Portugal como aliado, disponía de las dos Estaciones de Lisboa y Gibraltar, que dominaban las dos vías comerciales del Atlántico y del Mediterráneo.

Al terminar el año 1708, eran tan considerables los desastres sufridos por Francia, tanto por tierra como por mar, tan atroces los sufrimientos del Reino, y se veía con tan pocas esperanzas de poder continuar satisfactoriamente una lucha que causaba su ruína, que Luis XIV se vió obligado á proponer las condiciones más humillantes, á fin de poder obtener la paz, mientras que Inglaterra, por su parte, soportaba la guerra con facilidad. Ofreció renunciar á la Monarquía española, dejando solamente al Pretendiente de la Casa de Borbón el Reino de Nápoles; pero los aliados rehusaron, pidiendo el abandono de las pretensiones del Duque de Aujou—á quien negaban el título de Rey—sobre todo el Imperio de España, sin excepción, y, además, agregaron una porción de condiciones del todo ruinosas para la propia Francia. Luis XIV no quiso acceder á esto, y en consecuencia continuó la guerra.

Desde esta fecha hasta la terminación de la lucha, fué me-

nos visible la acción del Poder Naval de los aliados (que estaba constituído casi totalmente por el de Inglaterra, pues Holanda contribuía muy poco), pero la realidad de sus efectos continuó siendo la misma. El Pretendiente austriaco, confinado la mayor parte del tiempo en Cataluña, sostenía sus comunicaciones con Cerdeña y con las provincias italianas de Alemania, gracias á la Marina inglesa; pero la completa desaparición de las Escuadras francesas y la intención evidente por parte de Luis XIV de no enviar ninguna á la mar, hizo que los ingleses disminuyeran sus fuerzas en el Mediterráneo, con lo cual pudieron proteger mejor su comercio. En los años de 1710 y 1711, llevaron también á cabo expediciones contra las colonias francesas del Norte de América, consiguiendo apoderarse de Nueva Escocia, pero fracasó la tentativa que verificaron contra Quebec.

Durante el invierno de 1709 á 1710 sacó de España Luis XIV todas sus tropas, abandonando por completo la causa de su nieto; pero cuando era más crítica la situación de Francia y parecía que no le quedaba más remedio que acceder á condiciones que la hubieran convertido en una Nación de segundo orden, peligró la existencia de la coalición por haber caído Marlborough en desgracia con la Reina, á cuyo hecho siguió la subida al poder del partido que se oponía á la continuación de la guerra. Este cambio ocurrió en el verano de 1710, y las tendencias pacíficas aumentaron entonces, tanto por la situación favorable en que estaba colocada Inglaterra para empezar las negociaciones, cuanto por lo mucho que se sufría con la guerra, de cuya continuación era evidente que no habían de obtenerse mayores ventajas, capaces de compensar los sacrificios que nuevamente se hicieran. Holanda, que era el aliado más débil de los dos, había cesado, gradualmente, de contribuir, en la parte que le correspondía, al mantenimiento de las fuerzas marítimas estipuladas, y aunque los previsores ingleses pudieran ver con complacencia la desaparición del poder marítimo de una Nación

naval, la gente de entonces sentía más inmediato el aumento de gastos originado por esta causa, que no otra cosa. Tanto en España como en el resto del continente, se sostenía la guerra á costa del dinero de Inglaterra, principalmente; en el continente no podían ya obtenerse mayores ventajas y tocante á España se veía que los sentimientos de su pueblo estaban en contra de Carlos III y no podrían dominarse, á menos de hacer gastos y esfuerzos que representaban mucho más que el provecho.

Al poco tiempo se abrieron negociaciones secretas entre Inglaterra y Francia, las cuales recibieron nuevo impulso con la inesperada muerte del Emperador de Alemania, que era hermano del Pretendiente austriaco al trono de España. Como no tenía otro heredero masculino, fué proclamado Carlos Emperador de Austria y poco después fué elegido Emperador de Alemania, con lo que Inglaterra dejó de apoyarle, pues tan pocos deseos tenía de ver reunidas las dos coronas en la cabeza de un Príncipe austriaco, como en la de un Borbón.

Las condiciones que puso Inglaterra para el tratado de paz en 1711, demuestran que había llegado á ser una Potencia naval en el sentido más extricto de la palabra, y no sólo de hecho, sino por conciencia propia que tenía de ello. Pedía que nunca pudieran estar reunidas en una misma persona las coronas de Francia y España; que se concediese á Holanda y Alemania una barrera de plazas fuertes como línea defensiva contra Francia; que devolviese ésta, todas las conquistas que había hecho á los aliados; que se cediera á Inglaterra, Gibraltar y Mahón, de cuya importancia estratégica y marítima hemos hablado ya en otro lugar; que se destruyese el puerto de Dunquerque, que era el nido que tenían los corsarios franceses dedicados á la persecución del comercio inglés; que Francia cediese á Inglaterra las colonias de Terranova, Bahía de Hudson y Nueva Escocia, de las cuales la última estaba ya en su poder; y, finalmente, que se hicieran

tratados de comercio con Francia y España y se le concediera el monopolio de la trata de esclavos con la América española, conocida con el nombre de *Asiento,* la cual España había concedido á Francia el año 1701.

Las negociaciones continuaron, sin que por eso cesaran las hostilidades, y el 12 de Junio de 1712 se concertó una tregua de cuatro meses entre Inglaterra y Francia, retirando la primera las tropas que tenía en el continente, formando parte del Ejército aliado, tropas que vino mandando el eminente caudillo Marlborough, que había cesado ya el año anterior. La campaña de 1712 fué favorable á Francia, y con la retirada de la Gran Bretaña se hizo seguro el próximo fin de la guerra. A las quejas de Holanda, se le contestó que desde el año 1707 no habían contribuído los holandeses al contingente aliado más que con la tercera parte de las fuerzas marítimas que les correspondía, y que tomando el promedio de toda la guerra, no habían dado la mitad de los buques, como debían. La Cámara de los Comunes, en el Mensage que dirigía al trono en 1712, se quejaba de que:

«El servicio marítimo se había hecho durante todo el curso de la guerra, de una manera altamente desventajosa para el Reino de Su Majestad, porque siendo necesario alistar todos los años poderosas Escuadras para mantener nuestra superioridad en el Mediterráneo y poderse oponer á cualquier fuerza que pudiera preparar el enemigo en Dunquerque ó en cualquiera de los puertos de la costa occidental de Francia; la diligencia mostrada por Vuestra Majestad en alistar la parte que le correspondía en todos los puntos que el servicio requería, no ha sido secundada por Holanda, que ha distado mucho de dar todos los años la parte proporcional á lo suministrado por Su Majestad.... Por esta causa, se ha visto Vuestra Majestad obligada á suplir estas deficiencias con refuerzos adicionales de buques propios y los de Vuestra Majestad han tenido que ir en mayor número á prestar servicios en mares lejanos y en épocas desfavorables del año, con gran daño de la Marina. Esto ha producido una disminución de los convoyes comerciales; las costas han estado más expuestas por falta de cruceros y nos hemos visto imposibilitados para entorpecer el comercio más beneficioso del enemigo, que era el de las Indias Occidentales, de donde recibía los vastos recursos pecuniarios, sin los cuales le hubiera sido imposible continuar la guerra.»

El comercio de la América española había traído, efectiva-

mente, á Francia cuarenta millones de duros en metálico. A estas quejas de Inglaterra, sólo pudo contestar el representante de Holanda que ésta no estaba en condiciones de poder cumplir sus compromisos. Los reveses de 1712, unidos al firme propósito de Inglaterra de llegar á la paz, decidieron á los holandeses á hacer lo mismo, máxime cuanto que Inglaterra, á pesar de las disensiones con su aliado, conservaba todavía el suficiente odio contra Francia para apoyar todas las reclamaciones justas de Holanda.

El día 11 de Abril de 1713 se firmó una paz casi general, que fué una de las más importantes que registra la Historia, conocida en ésta con el nombre de Paz de Utrecht, concertada entre Francia por un lado y Holanda, Inglaterra, Prusia, Portugal y Saboya por el otro. El Emperador no se conformó todavía con lo pactado y decidió continuar; pero la pérdida de los socorros metálicos de Inglaterra detuvo, al fin, la marcha de sus Ejércitos, y la guerra continental hubiera terminado por sí misma con la retirada de las Naciones marítimas, si no hubiera sido porque una vez libre Francia, realizó una brillante y próspera campaña en Alemania el año 1713, obligando al Emperador á firmar la paz el 7 de Marzo de 1714. En Cataluña y Baleares quedaban todavía algunos rescoldos de la guerra, los cuales persistían en su rebelión contra Felipe V, pero en cuanto las armas francesas pudieron dirigirse contra ellos, se sofocaron rápidamente. Barcelona fué tomada por asalto el mes de Septiembre de 1714 y las islas quedaron sometidas el verano siguiente.

Los cambios de mayor importancia y de carácter permanente, ocurridos durante la guerra y sancionados por la paz, pueden agruparse como sigue: 1.° La Casa de Borbón quedó establecida en el trono de España y siguieron bajo el dominio de ésta todas sus posesiones americanas, habiéndose frustrado los propósitos de Guillermo III contra las mismas, en el momento que Inglaterra se decidía á apoyar al Pretendiente austriaco y se veía comprometida, por lo tanto, á sos-

tener la mayor parte de sus buques en el Mediterráneo, con este fin. 2.° El Imperio español perdió sus dominios de los Países Bajos, incorporándose Gelderland al nuevo Reino de Prusia y cediendo Bélgica al Emperador, con lo que se convirtieron los Países Bajos españoles en austriacos. 3.° España perdió también las principales islas del Mediterráneo, cediendo Cerdeña á Austria, Menorca con su hermoso puerto á Inglaterra y Sicilia al Duque de Saboya. 4.° Se obligó á España á transferir el dominio de sus posesiones de Italia, pasando Milán y Nápoles á poder del Emperador. Tales fueron los resultados principales que tuvo España en la guerra habida con motivo de la sucesión á su trono.

Francia, que fué la Nación que apoyó al Pretendiente que obtuvo la corona, salió de la lucha completamente exhausta y con considerables pérdidas territoriales. Consiguió colocar un Príncipe de su propia Casa Real en el trono del país vecino, pero agotó en la lucha su Poder Naval, disminuyó su población y quedó su Hacienda en una situación ruinosa. El territorio perdido en Europa estaba situado en sus fronteras del Norte y Este, y tuvo que prescindir, además, del uso del puerto de Dunquerque, que era el centro de la guerra de corso, tan temida por los comerciantes ingleses. La cesión de Nueva Escocia y Terranova, en América, fué el primer paso que dió para la pérdida de todo el Canadá, que medio siglo después cayó en poder de los ingleses; por el momento retuvo, sin embargo, la isla de Cabo Bretón con su puerto de Louisburg, que constituye la llave del golfo y río de San Lorenzo.

Las ganancias que obtuvo Inglaterra de esta lucha, fueron próximamente iguales á las pérdidas de Francia y España, y contribuyeron todas á extender y aumentar su poderío naval. Gibraltar y Mahón en el Mediterráneo, y las colonias mencionadas del Norte América, constituían nuevas bases para este poder, extendiendo y aumentando su comercio. Obtuvo un segundo beneficio para su Poder Naval que, aunque

de menos importancia que el anterior, no por esto deja de tener mucha, cual fué el daño recibido por los intereses marítimos de Francia y Holanda, en razón á la decadencia de sus Marinas militares, motivada por los inmensos gastos de la campaña terrestre. Más adelante trataremos extensamente de esta decadencia.

La misma negligencia de Holanda, al no contribuir á la coalición con los buques que debía y la mala condición de los que enviaba, obligaron á Inglaterra á suplir estas deficiencias con mayor número de los suyos, dando esto beneficiosos resultados para su Poder Naval, pues obligó á verificar un esfuerzo mayor á la Marina militar inglesa, desarrollándola en proporción. La preponderancia de ésta aumentó más todavía con la destrucción de las obras de Dunquerque, porque aun cuando no era éste en sí un buen puerto, ni tenía mucha profundidad de agua, era muy fuerte bajo el punto de vista militar, gracias á sus fortificaciones, y su situación era muy á propósito para estorbar al comercio inglés. Estaba á cuarenta millas tan sólo de South Foreland y de Las Dunas, y el Canal no tiene en esa parte más que veinte millas de anchura. Dunquerque fué una de las primeras adquisiciones de Luis XIV, y había cuidado de su desarrollo como si fuera su propio hijo; así es que no hay nada que dé idea tan cabal de lo profundo de su humillación, como haber accedido á desmantelar sus fortificaciones y á cegar su puerto.

Mas no consistió en esto solamente lo acertado de la conducta seguida por Inglaterra, sino que comprendiendo que su Poder Naval no podía basarse ni fundarse exclusivamente en la posesión de unos cuantos puertos estratégicos, ni siquiera en sus buques de guerra, sino en el fomento de su comercio marítimo, supo adquirir grandes ventajas comerciales cuando llegó la hora de hacer el tratado de paz. La concesión del transporte de esclavos á la América española, lucrativa en sí, lo fué aun más por constituir la base de un

inmenso comercio de contrabando con aquel país, y esto compensó, en parte, á los ingleses de los beneficios que les hubiera reportado el apoderarse de estas posesiones, á más de que las ventajas que Francia dió á Portugal en el Sur de América, fueron casi todas para Inglaterra, porque esta Nación había logrado el monopolio del comercio portugués, por el tratado celebrado el año 1703. Las colonias que adquirió en el Norte de América eran valiosas, no sólo bajo el punto de vista militar sino comercial. Y, por último, concertó también con Francia y España tratados comerciales que fueron muy favorables para ella.

Uno de los Ministros de aquella época, al defender el tratado en el Parlamento, decía: «Las ventajas logradas con esta paz se ven en el aumento que ha tenido nuestra riqueza, en las grandes cantidades de oro acuñadas recientemente en nuestra fábrica de moneda, en el gran incremento que ha tomado, desde la paz, la Marina mercante empleada en las pesquerías y en el comercio, y en el notable aumento de lo recaudado en las Aduanas, lo mismo que en el desarrollo adquirido por nuestras manufacturas y exportación.» En una palabra, por el impulso recibido en todos los ramos del comercio.

Así como Inglaterra salió de la lucha en tan buen estado y perfectamente preparada para sostener la supremacía marítima que viene conservando desde hace tantos años, Holanda, su antiguo rival en el comercio y en la guerra, quedó para siempre rezagada, sin haber logrado adquirir en el tratado de paz Estación marítima ni colonia de ninguna clase. El tratado comercial con Francia le concedió iguales ventajas que á Inglaterra, pero no obtuvo concesión alguna que le permitiese poner el pie en la América española, como sucedió con las conseguidas por su aliada.

Pocos años antes de firmarse la paz, cuando la coalición sostenía aún á Carlos, concertó el Ministro inglés un tratado con éste, sin que Holanda lo supiera, en el que se conce-

día prácticamente á Inglaterra el monopolio del comercio español con América, pues había de ejercerlo en unión, tan sólo, de los españoles, lo que equivalía casi á tanto como decir que los ingleses habían de verificarlo por sí mismos y exclusivamente. El tratado se hizo público accidentalmente y produjo gran sensación en Holanda; pero como Inglaterra era entonces tan necesaria á la coalición, no corría riesgo de ser abandonada por las Naciones que la formaban.

Las ganancias que tuvo Holanda por tierra, consistieron simplemente en la ocupación militar de ciertas plazas fuertes de los Países Bajos austriacos, conocidas en la Historia con el nombre de «barrera de plazas», que era una especie de línea divisoria constituída entre su propio territorio y el adquirido por Austria; mas en nada aumentaron sus recursos financieros, ni su población, ni elemento alguno de los que constituyen la fuerza vital de una Nación, sobre la que se basan las instituciones militares de la misma. Holanda había olvidado, quizás inevitablemente, el camino por donde había logrado la riqueza y supremacía entre las demás Naciones. Las exigencias de su situación continental la habían conducido á descuidar su Marina militar, lo cual implicaba en aquella época de guerra y de corso, una gran pérdida para el comercio y los transportes, y aunque se sostuvo durante toda la lucha, los síntomas de debilidad se evidenciaron claramente al manifestar su impotencia para contribuir con el contingente debido á los armamentos de la coalición. A pesar de esto, consiguieron las Provincias Unidas el principal objeto que se llevaron al empezar la guerra, que fué salvar del poder de Francia los Países Bajos españoles, si bien es verdad que el resultado no valía lo que les costó.

A partir de esta gran contienda, Holanda se mantuvo largo tiempo apartada de las guerras y diplomacia de Europa, en parte, quizás, por ver lo poco que había ganado; pero más que por ésto, por el estado de impotencia y agotamiento en que quedó después de los extraordinarios esfuerzos que tuvo

que verificar durante la guerra, los cuales pusieron dolorosamente de manifiesto la debilidad que lleva en sí una Nación de escaso territorio y pocos habitantes. La decadencia visible de las Provincias data, pues, de la paz de Utrecht (aunque la verdadera empezó antes), cesando de contarse desde entonces entre las grandes Potencias europeas, dejando de ser su Marina militar un factor importante en la diplomacia y participando también su comercio de la decadencia general de la Nación.

No nos queda más que relatar brevemente los resultados que tuvo la guerra para Austria y Alemania en general. Francia cedió la barrera del Rhin, con las plazas fuertes de la orilla derecha del río. Austria recibió, según hemos dicho, Bélgica, Cerdeña, Nápoles y la parte dominada por España en el Norte de Italia, pero quedó descontenta por no haberse quedado con Sicilia y no cesó de negociar después hasta conseguirla. Más importancia que las adquisiciones de Austria en países lejanos y extraños, tuvo para Alemania y Europa entera el nacimiento de Prusia, que data desde esta guerra, según dijimos, y constituyó un Reino militar de religión protestante, destinado á contrarrestar el poder de Austria.

Tales fueron los resultados más importantes de la guerra de Sucesión española, «la mayor que vió Europa desde el tiempo de las Cruzadas». Fué una lucha cuyo principal interés militar está en la campaña terrestre, por haber tomado parte en ella dos de los Generales más insignes que jamás han existido, Marlborough y el Príncipe Eugenio; sus batallas de Blenheim, Ramillies, Malplaquet y Turin son conocidas de nombre hasta por las personas más ignorantes en Historia; y, por último, hubo una porción de hombres notables que se distinguieron en otros teatros de la lucha, como fueron Flandes, Alemania, Italia y España. En la mar sólo hubo un combate de importancia, si es que al de Málaga puede dársele este nombre.

Ahora bien; si nos fijamos solamente en los resultados in-

mediatos de la guerra y tratamos de averiguar quién fué el que los tuvo mejores, encontraremos que Francia consiguió como única ventaja ver sentado en el trono de España á un Borbón; España, estrechar sus relaciones con aquélla á consecuencia del mismo hecho; Holanda logró la posesión de la barrera de plazas fuertes, pero á costa de la ruína de su Marina y del agotamiento de los recursos de su pueblo; Austria consiguió apoderarse de unas regiones marítimas como eran Nápoles y los Países Bajos, peleando con el dinero de Inglaterra y Holanda; pero ninguna de las ventajas logradas por todas estas Naciones que habían luchado por tierra con el propósito de obtener mayores ó menores ganancias, exclusivamente terrestres, puede ponerse en parangón con las que obtuvo Inglaterra, que si bien pagó la guerra continental y hasta contribuyó á sostenerla con sus tropas, aumentó, mientras tanto, su Marina militar, extendió y protegió su comercio, se hizo dueña de posesiones marítimas y, en una palabra, fundó y apoyó su poder marítimo sobre las ruínas de los de sus rivales, fueran amigos ó enemigos. No son despreciables las ventajas que lograron las otras Naciones, pero al lado del desarrollo marítimo de la última, no hacen más que poner de relieve la inmensidad de lo conseguido por Inglaterra. Para Francia era, efectivamente, una ventaja tener por su espalda un amigo en vez de un enemigo, aunque su Marina militar y mercante se viesen arruinadas; España salía favorecida al estrechar sus relaciones con un país lleno de vida como era Francia, después de llevar ella un siglo de muerte política, consiguiendo también librar la mayor parte de sus posesiones amenazadas; Holanda quedaba libre para siempre de las agresiones de Francia, por estar Bélgica en manos de una Nación poderosa, en vez de estarlo en las de una débil, como hasta entonces había sucedido; Austria no sólo había conseguido contener á su enemigo hereditario á expensas de sus aliados, principalmente, sino que recibió regiones como las de Sicilia y Nápoles, que con

una sabia administración, podrían llegar á ser las bases de un poderío marítimo de importancia.

Pero ninguna de estas ventajas, ni todas ellas reunidas, pueden, sin embargo, compararse en magnitud ni en solidez con la lograda por Inglaterra al obtener aquel desarrollo excepcional de su Poder Naval, que comenzó en la guerra de la Liga de Augsburgo y recibió su complemento y sello durante la guerra española de Sucesión. Por él dominaba el comercio marítimo de altura con una Marina militar que no tenía rival ni podía tenerlo, dada la postración en que habían quedado las demás Naciones, y dicha Marina poseía ahora bases seguras de operaciones en las fuertes posiciones adquiridas en todos los sitios disputados del mundo. Aunque no había empezado todavía su Imperio de la India, podía dominar las comunicaciones de las otras Naciones con aquellas regiones distantes y ricas y hacer valer su voluntad en todas las disputas originadas entre las diferentes Estaciones comerciales de las distintas Naciones del mundo, y todo gracias á la superioridad numérica alcanzada por su Marina militar. El comercio, que había sostenido su prosperidad durante la guerra y la eficiencia militar de sus aliados, aunque se vió dificultado y en parte destruído por los cruceros enemigos (á los cuales no concedió nunca más que una importancia secundaria, á pesar de lo numeroso de las quejas), adquirió repentinamente nueva vida al terminarse aquélla, pues todo el mundo participaba entonces de la postración general que era consecuencia natural de los daños causados por la guerra; las gentes estaban ansiosas de volver á los días de prosperidad y de comercio pacífico de antaño; mas como no había país alguno que pudiera contar con más elementos que Inglaterra, para aprovecharse de este estado de cosas, por ser ella quien disponía de más dinero y Marina mercante, de aquí que fuera la que estaba en mejores condiciones para poder llevar á cabo toda clase de empresas comerciales, ya fuese amparada por las leyes, ó bien todo lo contrario.

En la guerra de Sucesión española, no sólo fué desarrollándose constantemente su Marina y su comercio en medio de la ruína de las demás Naciones, gracias á lo acertado de su dirección, sino que, á pesar de lo peligrosas que eran las navegaciones para los buques mercantes, por hallarse la mar cruzada por los corsarios más atrevidos é incansables que salieron jamás de Francia, la gran eficiencia de la Marina militar hizo factible que los buques mercantes pudiesen hacer viajes seguros, con lo cual se aumentaba el número de aquéllos. Como consecuencia de la mejor protección que tenían los buques mercantes ingleses, ganaron también la reputación de ser portadores mucho más seguros que los holandeses y, como es natural, el tráfico fué pasando, cada vez más, de manos de éstos á la de aquéllos, y una vez adquirida la costumbre de emplearlos, con preferencia, siguió ya definitivamente.

Un historiador de la Marina inglesa dice al llegar á este punto:

«Tomadas las cosas en conjunto, dudo que el prestigio de Inglaterra haya sido nunca mayor que lo fué en aquella época, ni que haya existido en el pueblo inglés un espíritu más levantado que el que hubo entonces. Los triunfos alcanzados en la mar por nuestras armas, la necesidad de proteger nuestro comercio y la popularidad que tenían todas las medidas encaminadas al aumento de nuestro Poder Naval, eran causa de que se dictasen con frecuencia semejante clase de medidas y que cada año fuese mayor nuestra Marina. De aquí resultó el considerable aumento con que aparecía la Marina Real al terminar el año 1706, el cual no sólo consistía en el mayor número de buques, sino en la calidad de los mismos, que era muy superior á la de los tiempos de la Revolución y épocas anteriores. Esta fué la causa de que en vez de disminuir nuestro comercio con la guerra, más bien aumentase, y de que ganáramos tan considerablemente, gracias á nuestras estrechas relaciones con Portugal.» (1)

El poder marítimo de Inglaterra no consistía simplemente en lo poderoso de su Marina militar, á la cual se suele asociar aquél con demasiada frecuencia y gran exclusivismo; Francia había tenido una Marina semejante en 1688, y, sin

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

embargo, se desvaneció como el humo. Tampoco consistía solamente en su prosperidad comercial, pues pocos años después de la época de que estamos hablando se desarrolló el comercio francés en grandes proporciones; pero no bien empezó la guerra, fué expulsado del mar, en análoga forma que lo había sido en otro tiempo el holandés por la Marina militar de Cromwell. El Poder Naval de Inglaterra descansaba en la unión de estos dos elementos constituyentes del mismo, cuidadosamente fomentados y esto fué la causa de que adquiriese enorme prosperidad sobre todos los de las demás Naciones, muy especialmente desde la guerra de Sucesión española. Antes de ella, Inglaterra era una de las Potencias marítimas, pero al terminarse, fué la Potencia marítima por excelencia, superior indiscutiblemente á todas las demás. Este poder se bastaba por completo á sí mismo, sin que los amigos de Inglaterra tuvieran que participar de él, ni sus enemigos pudieran contrarrestarlo. Ella sola era la que tenía riquezas, y gracias á su dominio del mar y á su numerosa Marina mercante, poseía tales fuentes de riqueza en sus manos, que no podía tener entonces temor alguno de encontrar rivales en el Océano. Por estas causas resultó que no sólo aumentó considerablemente su Poder Naval y su riqueza, sino que el primero era muy sólido por no depender de ningún elemento extraño á la Nación, mientras que el de las demás, no sólo era menor, sino que dependía, en mayor ó menor escala, de la voluntad de los otros pueblos.

Al llegar á este punto ocurre preguntarse: ¿es que sólo el Poder Naval representa la grandeza y bienestar de un pueblo? Ciertamente que no. El uso y dominio del mar no es más que uno de los medios que pueden emplearse para verificar esa serie de cambios de productos, merced al cual se acumulan las riquezas; pero es, sin duda, el medio de mayor importancia, pues por el mar se pone á contribución á otras Naciones en beneficio de la que lo sabe aprovechar, y según parece demostrar la Historia, es el medio más seguro de enri-

quecerse. En Inglaterra, este dominio y aprovechamiento de la mar parece surgir naturalmente de un conjunto de circunstancias favorables; pero no se debe solamente á esto, pues en los años que precedieron á la guerra de Sucesión española, se dictaron una serie de medidas fiscales, que contribuyeron al fomento de su prosperidad; medidas que fueron calificadas por Macaulay como «los profundos y sólidos cimientos sobre los cuales había de levantarse el gigantesco edificio de la prosperidad comercial más grande que jamás se vió en el mundo». Sin embargo, podría preguntarse todavía: pero ¿no contribuyó á la adopción de estas medidas el carácter del pueblo, que debía su prosperidad al comercio, hacia el cual se sentía inclinado? ¿no es posible también que se adoptaran por inspiraciones del propio Poder Naval á cuya prosperidad contribuían, ó que por lo menos influyese éste en favor de ellas?

Dígase lo que se quiera, en la costa opuesta del Canal de la Mancha, vemos otra Nación que estuvo mucho más adelantada, en ese camino, que Inglaterra, con una situación geográfica y recursos naturales que la hacían muy á propósito para dominar el mar, militar y comercialmente, y, sin embargo, no llegó á alcanzar la supremacía de la Gran Bretaña. La situación en que se vió Francia fué especialísima, pues entre todas las Naciones de importancia, fué la única que tuvo entera libertad para elegir el camino que había de hacerla próspera, mientras que las otras se vieron más ó menos obligadas á buscar su expansión exterior, por tierra ó por mar exclusivamente. Francia tenía extensas fronteras, pero poseía también costas en dos mares distintos.

En 1672 eligió definitivamente la expansión terrestre. Por esta fecha, llevaba ya Colbert doce años administrando la Hacienda y había logrado sacarla de su terrible desorden, restaurándola en tal forma, que los ingresos del Rey de Francia eran más del doble que los de Inglaterra. En esta época pagaba Francia los socorros pecuniarios que se necesitaban

en Europa, pero los planes y esperanzas de Colbert consistían en hacer á Francia poderosa en el mar, y la guerra con Holanda vino á paralizar todos sus planes y á detener el avance de su prosperidad, viéndose encerrada la Nación en sí misma y separada del resto del mundo.

Muchas fueron las causas que contribuyeron al desastroso resultado que señaló el fin del reinado de Luis XIV: guerras constantes, mala administración en la última mitad del mismo, despilfarros en todas partes, etc.; pero Francia se libró, en general, de ser invadida, y salvo ligeras excepciones, mantuvo la guerra fuera de su territorio ó en sus fronteras, por cuya causa no pudieron sufrir directamente sus industrias los daños de la guerra. Bajo este punto de vista, su situación era muy análoga á la de Inglaterra y estaba desde luego mucho mejor que el resto de sus enemigos. ¿Qué originó, pues, tal diferencia en los resultados? ¿Por qué quedó Francia arruinada y exhausta, mientras Inglaterra salió de la lucha floreciente y próspera? ¿Por qué dictó esta última las condiciones de la paz y aquélla tuvo que aceptarlas? La razón evidente fué la diferencia de dinero y de crédito entre una y otra. Francia peleaba sola contra muchos enemigos, pero estos enemigos se habían levantado y se sostenían gracias al dinero de Inglaterra. El Lord Tesorero [1] de ésta, escribía á Marlborough en 1706:

«Aunque los impuestos territoriales y comerciales sean excesivos en Inglaterra y Holanda, ambas Naciones continúan gozando de buen crédito. En cambio, la Hacienda francesa está en situación tan precaria, que se ve obligada á dar veinte ó veinticinco por ciento de premio por cada penique que necesita pagar fuera del Reino, á menos de enviarlo en metálico.»

En 1712 gastaba Francia 240.000.000 de francos, mientras que las contribuciones ascendían solamente á 113.000.000 en números redondos, de cuya cifra quedaban en caja sólo 37.000.000, después de deducir las pérdidas y

(1) Ministro de Hacienda.—*(N. de los T.)*

gastos indispensables; el déficit se procuraba cubrir por medio de anticipos sobre los ingresos de los años futuros y por una serie de operaciones extraordinarias que sería prolijo enumerar y se comprenderían con dificultad.

«El verano de 1715 (dos años después de la paz) parecía imposible que la situación pudiera ser peor; ya no había crédito público ni privado, ni ingreso líquido alguno en las arcas del Tesoro, por estar todo comprometido á cuenta de lo gastado en años anteriores. No podía emprenderse labor ni gasto alguno por falta de dinero y la usura reinaba entre las ruinas de aquella sociedad. Los cambios bruscos que había en los precios de los artículos de consumo, acabaron de aniquilar al pueblo. Estallaron motines promovidos por el hambre en diferentes puntos, hasta en el Ejército. Languidecían las industrias ó se interrumpían; la mendicidad forzosa agobiaba á las poblaciones; los campos quedaban desiertos, las tierras en barbecho por falta de aperos de labranza, de abonos y de ganado; las casas se caían por no poder repararlas. La monárquica Francia parecía dispuesta á espirar á la vez que su anciano Rey.» (1)

Ésta era la situación de Francia, á pesar de poseer una tierra mucho más fértil y productiva que la de Inglaterra y contar entonces con diecinueve millones de habitantes, en vez de los ocho que poblaban las Islas Británicas y esto sucedía antes de que empezase la próspera época del carbón y el hierro. «En Inglaterra, por el contrario, los enormes recursos votados por el Parlamento en 1710 sorprendieron extraordinariamente á los franceses; pues mientras el crédito de éstos era muy escaso y casi puede decirse que nulo, el nuestro estaba en su apogeo.» Durante la misma guerra «estaban nuestros comerciantes animados de verdadero espíritu de empresa, por medio del cual llevaban á cabo todas las suyas con tal vigor que hacía hubiese una constante circulación de dinero por todo el Reino, fomentándose con ello tan poderosamente todas las industrias, que ha hecho se recuerden aquellos tiempos con agrado en medio de sus desdichas.»

«Por el tratado convenido con Portugal, resultaba nuestra nación con enormes ganancias..... Los portugueses empezaron á sentir los confortables efectos del oro de las minas que tenían en el Brasil, y con el enorme comercio que empezaron á

(1) Martin: Historia de Francia.

tener con nuestro país, participó éste, en gran escala, de la buena fortuna de ellos, y así ha continuado sucediendo desde entonces. De otro modo, no sé como hubieran podido sostenerse los gastos de la guerra..... La corriente de oro que llegaba á Inglaterra aumentó muy considerablemente, lo cual debe atribuirse en gran parte á nuestro comercio con Portugal, y esto lo debiamos por completo á nuestro poder marítimo, según he dicho en otro lugar, pues gracias á él se separó Portugal de la alianza de los dos Reinos, confiando su protección á las dos Naciones marítimas. Nuestro comercio con las Indias Occidentales españolas, por la vía de Cádiz, se interrumpió muchas veces al empezar esta guerra, pero se restableció después, cuantiosamente, tanto por comunicación directa con varias provincias cuando estuvieron en manos del Archiduque, cuanto por Portugal, que nos sirvió para hacer un gran comercio de contrabando con España. Obtuvimos, al mismo tiempo, enormes ganancias de nuestro comercio con los españoles de las Indias Occidentales (también de contrabando)..... Aunque nuestras colonias se quejaban de abandono, iban enriqueciéndose por días; aumentaba su población y comerciaban mucho más que otras veces..... El objeto que se proponia conseguir Inglaterra logró verlo realizado en gran parte—me refiero á la destrucción del Poder Naval de Francia,—pues desde el combate naval de Málaga no volvieron á verse en la mar grandes Escuadras de esta Nación, y aunque aumentó mucho por esta causa el número de sus corsarios, las pérdidas de nuestro comercio fueron mucho menores en este reinado que en el anterior.... Es verdaderamente motivo de gran satisfacción que.... á pesar de tener Francia, al principio, un Poder Naval tan considerable como el que logró reunir su Rey en 1688, en época en que nuestra Nación luchaba con tantas dificultades y en que después de terminar aquella penosa guerra de 1697, nos vimos cargados con una deuda demasiado considerable para poder amortizarla en el corto espacio de tiempo que duró la paz, es motivo de gran satisfacción, repetimos, que en lugar de ver en 1706 á la Marina francesa operando contra nuestras costas, enviáramos todos los años una poderosa flota para operar contra las suyas; y estas fuerzas no sólo eran superiores á las francesas del Atlántico, sino también á las del Mediterráneo, de cuyo mar quedaron totalmente expulsados los buques franceses, los cuales tenian que huir ante la simple vista de nuestra bandera..... Por este medio no sólo aseguramos nuestro comercio con Levante y estrechamos nuestras relaciones con todos los Príncipes italianos, sino que llenamos de terror á las Naciones berberiscas, impidiendo que el Sultán escuchase proposición alguna de Francia. Tales fueron los frutos conseguidos con el aumento de nuestro Poder Naval y su manera de emplearlo.... Estas Escuadras eran necesarias, pues protegian nuestra bandera y la de nuestros aliados, establecían una comunidad de intereses entre ellos y nosotros, y sobre todo dejaban asentada la reputación de nuestra fuerza marítima de una manera tan eficaz que aun hoy (1740) se hacen sentir los saludables efectos de esta fama, así adquirida.» (1)

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

No necesitamos añadir más sobre el particular. Este era el estado de la Nación marítima por excelencia, durante los años en que, según los historiadores franceses, destruían sus corsarios el comercio de la misma. Los escritores ingleses confiesan haber tenido considerables pérdidas. En 1707, ó sea en el intervalo de cinco años, según el balance hecho por el Comité de la Cámara de los Lores, resulta que «desde el principio de la guerra perdió Inglaterra 30 buques de guerra y 1.146 mercantes, de los cuales se recobraron 300; mientras que de los enemigos se apresaron ó destruyeron 80 buques de guerra y 1.346 mercantes, además de 175 corsarios». La mayor parte de los buques de guerra estarían, probablemente, alquilados á corsarios en la forma que ya hemos descrito en otro lugar; pero sea cual fuere la cifra comparativa que exprese las pérdidas reales experimentadas por cada Marina, basta la estadística presentada para comprender lo inútil que resulta la guerra de corso contra una Nación que tenga un Poder Naval considerable, á menos de no estar secundada por poderosas Escuadras.

Juan Bart murió en 1702; pero Forbin, Du Casse y otros más, entre los que sobresalía Duguay-Trouin, fueron dignos sucesores de sus hazañas y pueden compararse con los corsarios más notables que hayan existido. Al nombrar á Duguay-Trouin, no podemos menos de referir la expedición más importante de todas las que llevó á cabo, que es verdaderamente notable por haberse hecho á una distancia de su país muy pocas veces vista en operaciones de este género, y que da por sí sola idea bastante completa del espíritu que animaba las empresas de los corsarios de aquella época, así como de los recursos de que tenía que valerse el Gobierno francés.

Una pequeña Escuadra francesa había atacado á Río Janeiro en 1710, y al ser rechazada perdió algunos prisioneros, que se dijo fueron muertos después. Duguay-Trouin pidió vengar el insulto inferido á Francia, y al concederle el Rey lo que pedía, le prestó los buques y los tripuló, previo

un contrato entre éste y la Compañía á quien servía Duguay-Trouin, en el cual se estipulaban los gastos y beneficios que le correspondían á cada una de las partes contratantes, y, entre otras cláusulas, figuraba una tan extraña y materialista como es la de que, por cada soldado que embarcara y pereciera en la expedición ó desertara, habría de pagar la Compañía una multa de treinta francos. El Rey recibía una quinta parte de los beneficios líquidos y sería suya la pérdida, caso de que alguno de los buques naufragara ó fuera destruído en combate.

Con estas condiciones, que iban perfectamente detalladas en un larguísimo contrato, recibió Duguay-Trouin una fuerza de seis navíos de línea, siete fragatas y unos dos mil soldados, con lo cual salió para Río Janeiro el año 1711, logrando apoderarse de la plaza después de una serie de operaciones, imponiéndola un rescate de unos cuatrocientos mil duros, que tenían casi el valor de un millón de nuestra época, y además quinientas cajas de azúcar. La Compañía corsaria sacó un beneficio de noventa y dos por ciento sobre el capital arriesgado en la operación. Como al volver la Escuadra para Francia se extraviaron dos de los navíos y no se volvió á saber de ellos, probablemente debieron ser escasos los beneficios que obtuvo el Rey.

Mientras que en la guerra de Sucesión española luchaban todas las Naciones de la Europa Occidental, existía otra en el Este que pudo haber ejercido profunda influencia en el resultado de la primera. Suecia y Rusia estaban en guerra, los húngaros se habían sublevado contra Austria y al final se mezcló Turquía en la contienda, si bien no fué hasta después de 1710. Si ésta hubiera apoyado á los húngaros, se habría visto Austria obligada, como en otras ocasiones, á distraer considerables fuerzas en Oriente con beneficio de Francia. Los historiadores ingleses dicen que Turquía estaba atemorizada por la Marina inglesa; de todos modos, lo cierto es que no prestó su apoyo á los revoltosos y éstos fueron reducidos

á la obediencia. La guerra entre Suecia y Rusia trajo como consecuencia el predominio de la última en el Báltico y la caída de Suecia, antigua aliada de Francia, á la categoría de Nación de segundo orden; mientras que Rusia se convirtió, por esto, definitivamente, en factor importante de la política europea.

CAPÍTULO VI

La Regencia en Francia.—Alberoni en España.—Políticas seguidas por Walpole y Fleuri.—Guerra de Sucesión en Polonia.—Comercio de contrabando que hacían los ingleses en la América española.—Inglaterra declara la guerra á España, 1715-1739.

A la paz de Utrech siguió de cerca la muerte de los Jefes de las dos Naciones que habían jugado papel más preeminente en la guerra española de Sucesión. La Reina Ana murió el 1.° de Agosto de 1714, y Luis XIV el 1.° de Septiembre de 1715.

El que heredó la corona inglesa fué el alemán Jorge I, y aunque fuera indudablemente el preferido por el pueblo inglés, distaba mucho de ser su favorito, pues se le consideraba solamente como un mal necesario, á fin de tener un Rey protestante en vez de uno católico. Además de la frialdad y desafecto de sus propios partidarios, encontró un núcleo muy numeroso de gente enemiga, que deseaba ver en el trono al hijo de Jacobo II. Por esta causa existía en su posición una falta de solidez tal, que aunque fuera más aparente que real, no por eso dejaba, sin embargo, de tener importancia. En Francia no había dudas acerca de la sucesión al trono, pero el heredero tenía cinco años solamente y existían grandes rivalidades para obtener la Regencia, que era todavía un poder más absoluto que el del mismo Rey de Inglaterra. Por fin, la obtuvo el heredero más próximo al trono después del joven Rey ó sea Felipe, Duque de Orleans; pero no sólo se vió obligado á luchar contra los rivales que deseaban ocupar su puesto, sino que tuvo también que hacer frente á la gran enemistad que por él sentía Felipe V de España, enemistad

que parece tuvo su origen en una intriga que llevó á cabo Orleans durante la guerra de Sucesión, encaminada á suplantar á Felipe en el trono de España. Había, pues, tanto en Inglaterra como en Francia, un gran sentimiento de inestabilidad y de recelos por parte de sus respectivos gobernantes, el cual ejercía su influencia natural en la política de ambas Naciones. Las relaciones entre Francia y España se enfriaron á consecuencia del odio de sus gobernantes, deteniéndose por algún tiempo la aproximación con que había soñado Luis XIV, al poner en el trono de ésta á un miembro de su familia, originándose un estado de cosas que fué altamente perjudicial para los verdaderos intereses de ambos países.

El Regente de Francia, aconsejado por el más sagaz y famoso estadista de entontes—el abate Dubois—hizo proposiciones de alianza al Rey de Inglaterra. Empezó primero por hacerle concesiones comerciales de las que los ingleses deseaban, prohibiendo á los buques franceses navegar por los mares del Sur bajo pena de muerte y rebajando los derechos que pagaban los carbones ingleses al entrar en Francia. Inglaterra recibió, al principio, estas ventajas con desconfianza, mas no por esto se desanimó el Regente, que se ofreció más tarde á obligar al Pretendiente Jacobo III á que pasara los Alpes; prometió, por último, cegar el puerto de Mardyck, que se estaba dragando y arreglando para compensar con él la pérdida de Dunquerque. Todas estas concesiones que, como se notará, eran á expensas del poder marítimo y comercial de Francia con excepción de una sola, indujeron á Inglaterra á firmar un tratado en virtud del cual se garantizaban mútuamente ambas Naciones el cumplimiento exacto de las cláusulas del de Utrecht en lo referente á sus respectivos intereses, especialmente la que establecía que la Casa de Orleans heredaría el trono de Francia si Luis XV moría sin descendencia, quedando también garantizado, en el mismo, la sucesión protestante en Inglaterra. Holanda, que estaba ex-

hausta á consecuencia de la guerra, no quería entrar en nuevas alianzas, pero fué arrastrada por fin á formar parte de ésta, ante la promesa de obtener ciertas rebajas en los derechos que pagaban algunas mercancías que exportaba á Francia. El tratado se firmó en Enero del año 1717, constituyéndose de este modo una Triple Alianza, que fué el nombre que recibió el conjunto, por el cual se mantuvieron unidas durante algunos años Francia é Inglaterra.

Mientras que Francia hacía, pues, proposiciones á Inglaterra, España, bajo la dirección de otro notable Sacerdote, trataba de obtener la misma alianza, á la par que procuraba desarrollar el poderío de la Nación, con la esperanza de recobrar los dominios perdidos en Italia. El nuevo Ministro, que era el Cardenal Alberoni, prometió á Felipe V colocarlo en condiciones de poder reconquistar á Sicilia y Nápoles, si le concedían cinco años de paz. Trabajó muchísimo para aumentar los ingresos, reconstruir la Marina y reorganizar el Ejército, á la par que fomentaba la industria, el comercio y la Marina mercante, consiguiendo notables resultados en poco tiempo; pero el inútil propósito que perseguía Felipe V al tratar de derribar á Orleans de la Regencia de Francia, estorbó la realización del deseo más legítimo de España, cual era recobrar las posesiones perdidas y reconstituir con esto su poderío naval en el Mediterráneo, que tan rudo golpe había recibido con la pérdida de Gibraltar. Alberoni se vió obligado á indisponerse con Francia, á cuyo poder marítimo convenía, lo mismo que al de España, que estuviese Sicilia en manos amigas, y en lugar de este aliado natural, se vió obligado á armonizar sus intereses con los de las Naciones marítimas, Inglaterra y Holanda.

Para conseguir esto, les hizo concesiones comerciales, prometiendo á Inglaterra ponerla en seguida en posesión de los privilegios que se le concedían en el tratado de Utrecht, cuyo cumplimiento había retrasado España. A cambio de esto, pedía apoyo en Italia, pero Jorge I, que era alemán de corazón,

recibió con frialdad las insinuaciones desfavorables al Emperador de Alemania en sus dominios italianos, y ofendido Alberoni, retiró sus proposiciones. Con la garantía dada por la Triple Alianza, al orden de sucesión del trono francés, recibió otra ofensa Felipe V, que soñaba hacer valer sus derechos al mismo. El resultado de todas estas negociaciones fué unirse Inglaterra y Francia contra España, unión funesta para la verdadera política de los dos Reinos continentales.

De la situación creada por todas estas tendencias tan opuestas, resultaba que tanto el Emperador de Austria como el Rey de España querían la isla de Sicilia, concedida al Duque de Saboya por el tratado de Utrecht, y que lo mismo Francia que Inglaterra, deseaban que hubiera paz entre las Naciones occidentales de Europa, porque la guerra podría dar ocasión propicia de conseguir sus fines á los descontentos de uno y otro Reino. Como la situación de Jorge I, aunque no sólida, lo era más que la de Orleans, la política de este último tendía á doblegarse á los deseos del primero y esta tendencia era mayor á consecuencia de la mala voluntad del Rey de España. Como Jorge I era alemán, deseaba que el Emperador triunfase y los estadistas ingleses preferían ver á Sicilia en poder de su antiguo y seguro amigo, que en manos de España. Francia deseaba lo mismo que aquéllos, por exigencias de la situación en que se encontraba el Regente (á pesar de ser esto contrario á sus verdaderos intereses) y ella fué quien propuso modificar el tratado de Utrecht, haciendo que Sicilia pasase del poder de Saboya al de Austria y dando Cerdeña á la primera en lugar de aquélla.

Para esto era necesario, sin embargo, contar con España, que bajo la dirección de Alberoni había alcanzado ya un grado de poderío militar asombroso para los que hubieran visto su debilidad en la última guerra. No estaba todavía preparada para la lucha, pues sólo había transcurrido la mitad del plazo de cinco años fijado por el Cardenal, pero no por

eso estaba más dispuesta á renunciar á sus aspiraciones. Un suceso insignificante en sí precipitó la ruptura. Al trasladarse por tierra desde Roma á España, un empleado español de alta categoría, y pasar, por lo tanto, por los dominios que tenía el Emperador en Italia, fué detenido como súbdito rebelde por orden de éste, que todavía se titulaba Rey de España. Ante este insulto no pudo Alberoni contener á Felipe V y se vió obligado por orden suya á enviar una expedición de doce buques de guerra con ocho mil seiscientos soldados contra Cerdeña, que todavía no había sido entregada al Duque de Saboya, siendo en pocos meses reducida dicha isla. Esto sucedió el año 1717.

Los españoles hubieran atacado después, indudablemente, á Sicilia, pero Francia é Inglaterra intervinieron de manera más activa para evitar la guerra que amenazaba. La segunda envió una Escuadra al Mediterráneo, á la vez que se abrían negociaciones en París, Viena y Madrid. El resultado de estas conferencias fué un convenio celebrado entre Inglaterra y Francia para realizar el cambio de Sicilia y Cerdeña antes mencionado, compensando á España con la cesión de Parma y Toscana, que se hacía á su favor, en el Norte de Italia, y estipulando que el Emperador renunciaría para siempre á sus absurdas é irritantes pretensiones sobre la corona de España. Este convenio habría de ser apoyado por las armas caso de que fuera necesario.

El Emperador rehusó al principio su consentimiento, pero el creciente aumento de los preparativos de Alberoni le impulsó, al fin, á aceptar tan ventajosas proposiciones. Holanda se adhirió al convenio, con lo cual se constituyó una Cuádruple Alianza, conocida así en la Historia. España no quiso ceder, y como prueba de lo mucho que Alberoni había desarrollado el poderío de esta Nación y del interés, por no decir ansiedad, que Jorge I tenía porque aceptara el convenio, haremos notar el hecho significativo de que ofreciera cederle Gibraltar á cambio de su consentimiento. Si el Regente llegó á

saber esto, habría tenido, en parte, justificación la prisa que dió á las negociaciones.

Alberoni intentó buscar apoyo al poder de España, por medio de negociaciones diplomáticas con las demás Naciones europeas. Rusia y Suecia convinieron en invadir á Inglaterra á favor de los Estuardos; la adhesión de Holanda al convenio celebrado entre las otras tres Naciones, se retrasó gracias á sus agentes; en Francia se descubrió una conspiración contra el Regente; los turcos atacaron al Emperador, se fomentó el descontento por toda Inglaterra y se trató de atraer al Duque de Saboya, que tenía que sentirse ultrajado por el despojo de Sicilia.

El 1.° de Julio de 1718 apareció frente á Palermo un Ejército español de treinta mil hombres, escoltado por veintidos navíos de línea. Los soldados de Saboya evacuaron la ciudad y casi toda la isla, concentrando la resistencia en la ciudadela de Messina. Hasta en el mismo Nápoles reinó la mayor ansiedad, mientras no llegó allá el Almirante inglés Byng [1], que fondeó en este puerto al día siguiente de empezar el sitio de Messina. Como el Rey de Sicilia se había conformado ya con el convenio establecido por la Cuádruple Alianza, recibió Byng la orden de embarcar en su Escuadra dos mil soldados austriacos para desembarcarlos en Messina. Cuando apareció frente á esta plaza y la encontró sitiada, escribió al General español pidiéndole una suspensión de hostilidades durante dos meses, petición que fué desde luego denegada, por lo cual fueron llevadas otra vez á Italia las tropas austriacas, desembarcando en Reggio. Byng pasó entonces el Estrecho de Messina, dirigiéndose en busca de la Escuadra española que había ido hacia el Sur.

El encuentro que tuvo lugar después entre las dos apenas merece el nombre de combate, y como suele suceder cuando la guerra no está claramente declarada, por más que sea in-

(1) Que después fué Lord Torrington, padre del Almirante Jhon Byng, fusilado en 1757.

minente, hay algunas dudas acerca de la legalidad del ataque verificado por los ingleses. Es casi seguro que Byng había resuelto, con anterioridad, apresar ó destruir la Escuadra española y que, como verdadero militar, tendría órdenes que justificaran su conducta. Los Oficiales de la Escuadra española no tenían órdenes precisas acerca de la conducta que debían seguir, el número de buques era muy inferior al de los ingleses y como siempre sucede, aunque Alberoni creó rápidamente una Marina, no pudo en igual tiempo alcanzar ésta la eficiencia que el Ejército. Los ingleses se acercaron tanto á la Escuadra española que parecían querer atacarla, por lo que uno ó más buques de ésta rompieron el fuego y como los ingleses estaban á barlovento, arribaron y destrozaron á los españoles, casi por completo, pues sólo unos cuantos llegaron al puerto de La Valeta. La Marina española quedó prácticamente aniquilada en este combate.

No se comprende la importancia que dan algunos escritores á la forma que empleó Byng para verificar el ataque sin aguardar á que se formasen los buques en línea de combate, pues tenía delante de sí una fuerza desordenada, muy inferior en número y disciplina. Su principal mérito parece consistir en su despreocupación por asumir una responsabilidad que hubiera cohibido á otro hombre más escrupuloso, pero tanto aquí como en el resto de la campaña, prestó buenos servicios á Inglaterra, cuyo Poder Naval quedó todavía más consolidado con la destrucción de otro, que si no era todavía rival, podía llegar á serlo, y sus servicios fueron recompensados con el título de Lord. Relacionado con el combate descrito, se escribió un despacho que ha sido muy mencionado por los historiadores ingleses. Uno de los Capitanes ingleses más antiguos fué enviado con una División para perseguir algunos de los buques enemigos que escapaban. El parte que dió al Almirante decía lo siguiente: «Señor: Hemos apresado ó destruído todos los buques españoles en esta costa, según el orden expresado al margen. Su respetuoso

subordinado etc., G. Walton.» Un escritor inglés dice con este motivo, de los franceses, un chiste inoportuno, pero característico, que copia otro publicista de la misma Nación. Manifiesta que los barcos incluídos en el margen hubieran dado ocasión para llenar una porción de páginas de una narración francesa [1]. Convenimos desde luego que el llamado «combate» del Cabo Passaro no merece larga descripción y así debió comprenderlo, probablemente, el Capitán Walton, pero hay que tener en cuenta que si se hiciera lo mismo con todas las descripciones de los sucesos marítimos, de poco nos serviría recurrir á los documentos oficiales, al tratar de escribir la historia marítima.

De este modo quedó abatida el 11 de Agosto de 1718 la Marina española en Cabo Passaro. A consecuencia de esto, se decidió la suerte de Sicilia, que antes había sido dudosa. La Escuadra inglesa se mantuvo cruzando alrededor de la isla, apoyando á los austriacos y aislando á los españoles, ninguno de los cuales pudo salir de ella hasta la terminación de la guerra.

Los proyectos diplomáticos de Alberoni fueron fracasando uno tras otro con extraña fatalidad. Al año siguiente invadieron los franceses el Norte de España, con arreglo á sus compromisos contraídos con los aliados, destruyendo los Arsenales y quemando nueve buques grandes que estaban en gradas, además de los materiales para siete más; todo á instigaciones del agregado inglés que acompañaba al Estado Mayor del Ejército francés.

De esta manera se completó la destrucción de la Marina española, que, según dice un historiador inglés, se atribuyó á los recelos que sentía Inglaterra por ella. «Esto se hizo—dice el Duque de Berwick, que era un bastardo de la Casa de Estuardo y mandaba en jefe las tropas francesas—con objeto de que el Gobierno inglés pudiera demostrar en el Parla-

(1) Campbell: Lives of the Admirals; referido por Lord Mahon en su Historia de Inglaterra.

mento que no se había perdonado nada para aniquilar á la Marina española». Los actos realizados por Sir George Byng, tal como los describe un historiador marítimo, inglés, acusan con mayor evidencia los propósitos que perseguía Inglaterra por aquel entonces. Estando sitiada por austriacos, ingleses y sardos la población de Messina y su ciudadela, se suscitó una discusión entre ellos, acerca de quién había de quedarse con los buques de guerra españoles que estaban dentro del puerto, y entonces Byng «pensando que sería probable que capitulase la guarnición con la condición de que volviesen libres á España los buques de guerra, cosa que estaba resuelto á impedir; visto, por otra parte, que el derecho de posesión podría dar lugar á disputas entre los Príncipes aliados, y que, de no pertenecer á Inglaterra, lo más conveniente sería que nadie los adquiriese, propuso al Conde de Merci, que era el General austriaco, montar una batería en sitio conveniente y destruirlos dentro del puerto» (1). Después de algunas vacilaciones de los otros Generales, se hizo lo que decía Byng. Si es cierto que la vigilancia y el cuidado constante son acreedores al éxito, hay que reconocer que Inglaterra mereció el Poder Naval que al fin llegó á adquirir; mas ¿qué deberíamos decir de la tontería cometida por Francia al unirse entonces con ella?

La constante sucesión de reveses que tuvo España y la imposibilidad de disputar la posesión de territorios lejanos sin tener Marina, acabaron por quebrantar su resistencia. Inglaterra y Francia insistieron en la destitución de Alberoni y Felipe V tuvo que ceder á las exigencias de la Cuádruple Alianza. La Nación austriaca, amiga por necesidad de Inglaterra, consiguió así consolidar firmemente su poderío en el Mediterráneo central, con Sicilia y Nápoles, en igual forma que lo estaba Inglaterra con Mahón y Gibraltar. Sir Robert Walpole, que subió en esta época al poder, en Inglaterra, no

(1) Lives of the Admirals.

pudo sostener más tarde esta ventajosa unión, interrumpiéndose con esto la política tradicional seguida por su país. La posesión de Cerdeña por la Casa de Saboya, que empezó entonces, no continúa en la actualidad, pues hoy el título de Rey de Cerdeña va anexo al más extenso de Rey de Italia.

Mientras Alberoni desempeñaba el cargo de primer Ministro de España, dando lugar á todo lo que hemos relatado, y durante algún tiempo después, tuvo lugar una guerra en las costas del Báltico, que no debemos pasar por alto, porque nos presenta otro ejemplo muy notable del enorme Poder Naval alcanzado por Inglaterra; Poder, que cumplió su cometido lo mismo en el Norte que en el Sur y con tan poco esfuerzo que nos trae á la memoria los cuentos que hablan de los zarpazos del tigre. La larga lucha que en aquel tiempo sostenían Suecia y Rusia, se interrumpió momentáneamente el año 1718, para entablar negociaciones de paz y alianza con motivo de la sucesión al trono de Polonia y para colocar en Inglaterra un Estuardo. Este proyecto, en el cual fundaba Alberoni muchas esperanzas, quedó sin efecto por la muerte del Rey de Suecia, ocurrida en el campo de batalla. La guerra continuó, y al ver el Czar lo exhausta que estaba Suecia, se propuso conquistarla. Mas ésto hubiera roto el equilibrio de fuerzas que existía en el Báltico, por quedar este mar convertido en un lago ruso, cosa que no convenía á Inglaterra ni á Francia, pero especialmente á la primera, cuyo Poder Naval, tanto en tiempo de paz como de guerra, dependía en gran parte de los elementos de construcción sacados de aquellas regiones; en vista de lo cual, decidieron ambas Naciones intervenir diplomáticamente y además, Inglaterra, envió por su parte una Escuadra. Dinamarca, que estaba también en guerra contra Suecia, pues era su enemigo tradicional, cedió también en seguida; pero irritadísimo Pedro el Grande con aquella imposición, no quiso acceder, por lo cual se le dió al Almirante inglés la orden de unir su Escuadra á la sueca y repetir en el Báltico la historia sucedida en Cabo Passaro. Alarmado

el Czar con ello, dispuso que se retirase su Escuadra; pero aunque burlados, por el pronto, sus propósitos, no por esto estaba del todo sometido. Esto sucedía en 1719.

Al año siguiente se interpuso otra vez Inglaterra con más resultado, aunque no á tiempo de salvar las costas de Suecia de sufrir grandes daños; pero el Czar comprendió la firmeza de propósitos con que tenía que luchar, y conocedor por observación y experiencia personal de la eficiencia del Poder Naval de Inglaterra, consintió, por último, en ajustar la paz. Los franceses atribuyen mucha parte del éxito logrado á la diplomacia de su Nación y acusan á Inglaterra de haber apoyado con debilidad á Suecia, diciendo que los ingleses deseaban que Suecia perdiese sus provincias ribereñas del Báltico oriental, á fin de que Rusia llegase así, por esa parte, hasta la costa, con lo que el comercio inglés tendría más fácilmente acceso á los vastos recursos que encerraba su interior. Posible es que esto sea cierto, y casi puede asegurarse que los intereses británicos, sobre todo los relacionados con el comercio ó con el Poder Naval, no dejarían de tenerse en cuenta; pero el carácter de Pedro el Grande es la mejor garantía de que el argumento que más lo inclinó á firmar la paz fué la eficiencia militar de la Escuadra inglesa y la facultad que tenía ésta de poder llegar hasta las mismas puertas de su casa. La paz se firmó en Nystadt el 30 de Agosto de 1721, perdiendo Suecia en ella la Livonia, Esthonia y otras provincias de la costa oriental del Báltico. Este resultado era inevitable, pues cada vez era más difícil para las Naciones pequeñas defender lo suyo.

Desde luego se comprenderá lo muy descontenta que quedó España con las condiciones que le había impuesto la Cuádruple Alianza. Los doce años que siguieron se llaman años de paz, pero esta paz era muy insegura y estaba llena de gérmenes para futuras guerras. Los tres grandes motivos de descontento que tenía España eran los siguientes: Sicilia y Nápoles, que estaban en poder de Austria; Gibraltar y Ma-

hón, que se hallaban en manos de Inglaterra y, por último, el enorme comercio de contrabando que hacían los ingleses en la América española. Es digno de notar que Inglaterra prestaba un apoyo muy eficaz á estos daños; Inglaterra era, pues, en este particular, el enemigo especial de España, mas ésta no era el único enemigo de la primera.

La calma que sucedió á la caída de Alberoni fué debida principalmente al carácter y política de los dos Ministros que por entonces tenían Francia é Inglaterra, quienes coincidían en sus deseos de conservar una paz general. Ya hemos dicho las razones que tenía el Regente de Francia para desearla. Impulsado por iguales motivos y para borrar una ofensa accidental hecha á Inglaterra, obtuvo Dubois para ésta una nueva concesión comercial de España, además de las ventajas concedidas ya por el tratado de Utrecht. Consistía esta ventaja en el permiso otorgado para enviar un barco cada año á comerciar con las Indias Occidentales; y se dice que cuando este buque fondeaba en un puerto, venían otros á surtirlo de mercancías, de manera que iba embarcando nuevo cargamento por un lado, á medida que el antiguo salía por el otro. Dubois y el Regente murieron en la última mitad del año 1723, después de haber gobernado durante ocho años, dirigiendo la política de Francia, en sentido completamente contrario al preconizado por Richelieu, aliando á Francia con Inglaterra y Austria y sacrificando á éstas los intereses de la primera.

La Regencia y el Gobierno nominal de Francia pasó entonces á otro miembro de la misma familia, pero el gobierno real estaba en manos del Cardenal Fleuri, preceptor del joven Monarca, que tenía entonces trece años de edad. Los esfuerzos hechos para destituir de su cargo al preceptor, sólo sirvieron para darle el nombramiento de Ministro y los poderes de tal, el año 1796. Por esta época había conseguido el puesto de primer Ministro de Inglaterra Sir Robert Walpole, quien tenía una influencia y poder tan grande que casi

puede decirse, en absoluto, que toda la política de la Nación se regía según su voluntad. La principal aspiración de Walpole y Fleuri, era el mantenimiento de la paz, sobre todo en el occidente de Europa. Por este motivo continuaron Francia é Inglaterra cooperando hacia este fin y aunque no pudieron acallar por completo todos los motivos de queja, consiguieron durante muchos años evitar el choque.

Los motivos que impulsaban á ambos Ministros hacia el mismo fin eran completamente diferentes; Walpole deseaba la paz, por el poco arraigo que aun tenía en Inglaterra la Casa reinante, para poder desenvolver el comercio inglés, del que siempre se preocupó en extremo, y también probablemente porque no quería encontrarse con gente de igual prestigio al suyo dentro del Gobierno, y la guerra podría haber proporcionado ocasión de que se hubieran elevado, á su alrededor, hombres que lograran alcanzar más poder que el del propio Walpole. Fleuri, que no tenía los motivos que Walpole para dudar de la seguridad del trono y de su poder deseaba, como él, el desenvolvimiento pacífico de su país y huía de la guerra por temor de perder el reposo, al que tenía tanto cariño á causa de su edad; pues tenía setenta y tres años cuando subió al poder y noventa cuando terminó éste con su muerte. Bajo su mando paternal renació la prosperidad de Francia, apreciándose de día en día en el aspecto del país y de sus habitantes el cambio que se estaba verificando; bien es verdad que en este renacimiento pudo tener tanta influencia la hábil dirección de este anciano como el cambio operado en la Nación, la cual no agotaba ya sus recursos con la guerra, ni estaba tampoco aislada del resto del mundo habitado. Los historiadores franceses dicen que la agricultura no renació en todo el país.

La prosperidad marítima de Francia se desarrolló de un modo prodigioso, debido principalmente á la abolición de algunas trabas que se habían impuesto al comercio en los años que siguieron inmediatamente á la muerte de Luis XIV. Las

Antillas francesas, sobre todo, prosperaron muchísimo y, como era natural, participaron de su bienestar todos los pueblos de Francia que sostenían el comercio con ellas. El clima tropical de la Martinica, Guadalupe y Luisiana y el sistema de cultivo en las mismas, verificado por medio de esclavos, las hacía á propósito para ser gobernadas por el sistema paternal y semimilitar, característico de todas las colonias francesas; mas no produjo esto tan buenos resultados en el clima más riguroso del Canadá. En las Antillas obtuvo Francia por esta época una gran preponderancia sobre Inglaterra, pues sólo la mitad de Haití, poseída por los franceses, valía tanto como todas las colonias que pertenecían entonces á los ingleses, y el café y azúcar franceses expulsaban de todos los mercados europeos á los productos similares de Inglaterra. Los historiadores franceses aseguran, además, que el comercio de Francia en el Mediterráneo y en particular con las costas de Levante, adquirió en esta época ventajas parecidas sobre el de Inglaterra. Por igual fecha renació la Compañía francesa de las Indias Orientales, y su depósito central en Francia se estableció en la ciudad bretona de L' Orient ó Lorient (cuyo nombre hace recordar sus relaciones comerciales con Oriente) la cual se convirtió prontamente en una soberbia capital. Pondicherry en la costa de Coromandel y Chandernagore en el Ganges, fueron las bases principales del poderío y comercio francés en la India y crecieron rápidamente; las islas de Borbón y Francia (hoy día Mauricio), cuya posición es tan excelente para el dominio del Océano Índico, se convirtieron, la primera en una rica colonia agrícola y la segunda en una poderosa Estación naval. El monopolio de la Compañía se limitó al comercio de la Metrópoli con sus principales Estaciones de la India, quedando abierto el tráfico de los mares índicos á las empresas particulares, con lo que creció aquél rapidísimamente.

Este gran movimiento, totalmente expontáneo, fué mirado hasta con desconfianza por parte del Gobierno y era la per-

sonificación del genio de dos hombres, Dupleix y La Bourdounais; pues el primero en Chandernagore y el segundo en la isla de Francia, fueron los que iniciaron estas empresas y enseñaron el camino que había de seguirse, contribuyendo á fundar el poder y el prestigio de Francia en aquellos mares. Entonces empezó el movimiento que después de hacer á Francia la rival de Inglaterra en la península del Indostán y darle por un momento la esperanza de alcanzar el dominio de este gran Imperio (que ha añadido un nuevo título á la Reina de la Gran Bretaña), estaba, al fin, destinado á fracasar y á extinguirse ante el Poder Naval de Inglaterra. Las grandes proporciones que tuvo esta expansión del comercio francés, fué debida exclusivamente á la paz y á la suspensión de algunas trabas, mas de ningún modo á la protección oficial, y puede juzgarse de ello por el desarrollo que experimentó la Marina mercante en Francia, pues de sólo trescientos barcos que la constituían, á la muerte de Luis XIV, se elevó la cifra á mil ochocientos, veinte años después. «Esto echa por tierra—según dice un historiador francés—la deplorable preocupación, hija de nuestras desdichas, de que Francia no tiene aptitudes para el comercio marítimo, único comercio capaz de aumentar indefinidamente el poderío de un país á medida que extiende su esfera de acción» (1).

Este movimiento expontáneo y próspero del pueblo, era visto con poco agrado por Fleuri, que parecía mirarlo con la misma desconfianza con que la gallina ve salir patos, de los huevos que ha empollado. Tanto él como Walpole coincidían en sus deseos de mantener la paz; pero éste se veía obligado á contar con la voluntad del pueblo inglés, el cual pronto se sentía celoso de las ventajas obtenidas por cualquier otra Nación en el comercio marítimo. Además, Fleury había heredado la desdichada política de Luis XIV y mostraba más atención por los asuntos del continente. No deseaba ciertamente seguir el camino de la Regencia y luchar contra Es-

(1) Martin: Historia de Francia.

paña, sino más bien buscaba su aproximación, y aunque durante algún tiempo no pudo lograr ésto sin sacrificar su política de paz, á causa de la enemistad persistente de España contra Inglaterra, sus miras estuvieron siempre dirigidas á procurar todo el aumento posible en el poderío de Francia por tierra, tratando para ello de establecer Príncipes de la Casa de Borbón en todas las partes que pudo, manteniéndolos después unidos por medio de alianzas de familia. En cambio, permitió que la Marina decayera cada vez más. «El Gobierno francés abandonó sus intereses marítimos en el momento preciso en que, gracias á la actividad de unos cuantos particulares, verificaba la Nación un poderoso esfuerzo para desenvolverlos en gran escala.» Las fuerzas navales se redujeron á cincuenta y cuatro navíos y fragatas, la mayor parte en estado deplorable, y á pesar de haber sido inminente, durante cinco años, la guerra con la Gran Bretaña, Francia no contaba más que con cuarenta y cinco navíos de línea contra noventa que podía oponerle la primera. Esta diferencia hacía prever los resultados que habían de sobrevenir un cuarto de siglo después.

Durante el mismo periodo, Walpole, contando con la cooperación de Fleuri, se opuso resueltamente á que la Gran Bretaña tuviese guerra formal con España. Las dificultades creadas por la política amenazadora é irritante de esta última Nación y por los aliados que de vez en cuando conseguía atraerse, se resolvieron momentáneamente con éxito por medio de demostraciones navales, las cuales, hacían fijar la atención en el Poder Naval de Inglaterra, ante cuya fuerza habían tenido que someterse sucesivamente Nación tras Nación. En 1795 concertó el Rey de España con el Emperador un tratado que se firmó en Viena, en virtud del cual cesó la antigua enemistad que existía entre los dos, renunciando el último á sus pretendidos derechos sobre la corona de España. Había, además, en dicho tratado una cláusula secreta por la que se comprometía el Emperador á apoyar los derechos de

España sobre Gibraltar y Mahón, apelando á las armas, si fuera necesario, y Rusia también estaba dispuesta á unirse á esta confederación. Inglaterra formó entonces una alianza contra la anterior, uniéndose, con este objeto, á Francia y Prusia. Se envió una Escuadra inglesa al Báltico para atemorizar á Czarina, otra á la costa de España para contener á esta Nación y proteger Gibraltar de cualquiera agresión, y una tercera á Porto Bello, en el continente americano, á fin de bloquear á la Escuadra de galeones allí reunida y recordar al Rey de España que, como todos sus recursos dependían del dinero que le llegaba de América, estaba sujeto, por consiguiente, á la voluntad de Inglaterra, que era la dueña del mar; pues tan sólo por dicho camino podía llegar hasta España el dinero de que tan necesitado estaba. La aversión que Walpole sentía por la guerra hizo que enviara al Almirante de la Escuadra, que fué á Porto Bello con órdenes estrictas de evitar el combate, limitándose á bloquear dicho puerto; lo cual dió origen á que con la prolongada permanencia de la Escuadra en aquellas costas tan malsanas, aumentara tanto la mortalidad de las dotaciones, que produjera gran sensación en Inglaterra y fué una de las causas que, entre otras muchas, acarrearon la caída del Ministro años después. De 3.000 á 4.000 se calculan las pérdidas de Oficiales y marineros que murieron allí, incluso el propio Almirante Hosier. Sin embargo, Walpole consiguió su objeto, y aun cuando España llevó á cabo un ataque insensato sobre Gibraltar, como la Escuadra inglesa aseguraba el abastecimiento de la plaza y la surtía de provisiones, á ésto quedaron reducidas las hostilidades, evitándose que sobreviniera, al fin, la guerra formal. El Emperador se retiró de la alianza hecha, y bajo la presión de los ingleses revocó también el permiso concedido para la constitución de una Compañía de las Indias Orientales en los Países Bajos austriacos, la cual debía tomar el nombre del puerto de Ostende. Los comerciantes ingleses pidieron la supresión de este competidor, como igualmente de

otro rival similar establecido en Dinamarca, pretensiones que obtuvo Inglaterra con el apoyo de Holanda.

Mientras el comercio permaneció sin sufrir grandes perturbaciones, se sostuvo muy bien la política pacífica de Walpole, la cual fué acompañada, como es natural, por años de abundancia y de general satisfacción, á pesar de las contínuas amenazas de España y de sus arrogantes demandas sobre Gibraltar; pero desgraciadamente para la política referida, empezó esta Nación á seguir una conducta que causó perjuicios más considerables al comercio inglés.

Ya hemos hablado antes de las concesiones del *Asiento* ó sea la trata de esclavos, y del barco que anualmente iba al Sur de América, pero estos privilegios no constituían más que una parte del comercio inglés en estas regiones. El sistema seguido por España con el comercio de sus colonias era de lo más mezquino y exclusivista que imaginarse puede, pues procuraba apartarlas del tráfico extranjero, sin cuidarse de proveer por sí misma á las necesidades de las referidas colonias. La consecuencia fué crearse un gran comercio de contrabando en todas las posesiones americanas, ejecutado principalmente por los ingleses, que se valieron de su tráfico legal concedido por el *Asiento* y del buque anual, para establecer el comercio ilícito ó por lo menos el que no estaba autorizado. Este sistema era ventajoso, indudablemente, para la gran masa de los colonos españoles, y fué fomentado por ellos mismos, así como también por la tolerancia de los gobernadores de las colonias, obtenida unas veces por dinero y otras bajo la influencia de la opinión pública de la localidad, unida al convencimiento de lo difícil que era hallar solución al asunto; pero de todos modos, había allí súbditos españoles que veían sus propios intereses perjudicados por el uso y abuso que hacían los ingleses de sus privilegios, y el Gobierno nacional salía perjudicado, tanto en su bolsillo como en su amor propio, en razón á las pérdidas que significaban para sus rentas estas filtraciones; todo lo cual, produjo gran

tirantez de relaciones con Inglaterra. Se resucitaron entonces antiguos reglamentos que estaban ya en desuso, poniéndolos en vigor con más fuerza y extensión de la que tuvieron primitivamente. Las palabras con que se ha descrito la conducta seguida por España en estas disputas tan antiguas, son aplicables de la manera más curiosa, á ciertas diferencias habidas recientemente con los Estados Unidos, en las que dicha Nación ha sido parte. «El texto del tratado se seguía al pie de la letra, aunque el espíritu que lo dictó hubiese sido enteramente abandonado. A pesar de que los barcos ingleses gozaban todavía de libertad para entrar en los puertos españoles á proveerse y abastecerse de todo lo necesario, estaban muy lejos de tener iguales ventajas para comerciar pacífica y amistosamente. Se les vigilaba en esta época con escrupuloso celo, siendo visitados muy á menudo por los guardacostas y se echaba mano de cuantos medios se podía para impedir toda clase de comercio con las colonias, excepto el que verificaba el barco que iba á ellas anualmente.»

Si se hubiera limitado España á mantener una vigilancia más activa dentro de sus aguas jurisdiccionales, haciendo cumplir con mayor severidad los reglamentos que, aunque vejatorios, no diferían en el fondo de los sancionados por las costumbres comerciales de aquella época, quizás no habría resultado mal alguno posterior, pero la índole del asunto y el carácter de su Gobierno, hicieron que las cosas no pararan ahí. No era posible guardar y sellar de un modo efectivo, una costa marítima que tenía cientos de millas de extensión y poseía innumerables calas ó puertecitos; era también absurdo pretender que los comerciantes y hombres de mar fueran á renunciar á sus expediciones, que tantas ganancias les producían y que consideraban ya como legales, ante el temor de los castigos que las leyes impusieran, ó por no incurrir en el enojo de España. El poderío de esta Nación no era bastante grande para obligar al Ministro inglés á imponer restricción alguna á su Marina mercante ó para hacer que pusiera coto

á los abusos que se cometían al amparo de los privilegios legales, máxime cuando con tal acción habría tenido en frente los sentimientos de todos los comerciantes ingleses; y por todas estas razones, la Nación más débil, acosada y agobiada, se vió obligada á echar mano de medios completamente ilegales, á fin de cortar los referidos abusos. Los buques de guerra y guardacostas recibieron órdenes—ó al menos se les permitió—detener y registrar en alta mar á los buques ingleses, fuera, por lo tanto, de la jurisdicción española; y el arrogante carácter español, al no experimentar represión alguna de parte del débil Gobierno de su país, convirtió muchas de estas visitas, legales é ilegales, en escenas de insulto y aun de violencia. Resultados muy semejantes surgidos de causas que no se diferencian mucho de las expresadas, han ocurrido ya en nuestros días en las relaciones oficiales de España con los buques mercantes de los Estados Unidos. Las relaciones de estos atropellos y violencias repercutían en Inglaterra en unión de las pérdidas que en otros casos había originado la confiscación, y como todo esto entorpecía el comercio, lo que es consiguiente, causaba en el ánimo del pueblo inglés gran irritación. En 1737, los comerciantes ingleses de las Indias Occidentales, en instancia que elevaron á la Cámara de los Comunes, decían lo siguiente:

«En el transcurso de varios años, nuestros barcos no solamente han sido detenidos y visitados con frecuencia por los buques españoles, designados al servicio de crucero, bajo el plausible pretexto de la salvaguardia de sus costas, sino que han sido también atropellados y arbitrariamente apresados en alta mar por los mismos; que maltrataron inhumanamente á sus Comandantes y tripulaciones, llevando á veces los barcos á los puertos españoles, donde condenaban y denunciaban sus cargamentos con violación manifiesta de todos los tratados existentes entre ambos países, sin que el representante del Gobierno de S. M. en Madrid, recibiera disculpa alguna por estos perjuicios y saqueos que acabarán por destruir bien pronto el comercio.»

En los diez años siguientes al 1729, Walpole hizo grandes esfuerzos por evitar la guerra. En el año citado se firmó en Sevilla un tratado con el que se pretendía regular los

asuntos, restableciendo las condiciones comerciales existentes cuatro años antes, y estipulándose también la ocupación inmediata de los territorios de Toscana y Parma por fuerzas españolas, cuyo contingente ascendería á 6.000 soldados. Walpole, á la vez que decía á su propio pueblo que la guerra les haría perder los privilegios comerciales que disfrutaba en los dominios españoles, buscaba por medio de negociaciones constantes con España obtener concesiones y otras ventajas que pudieran servirle para calmar el clamoreo incesante de su Patria.

En este periodo estalló una guerra con motivo de la sucesión al trono de Polonia. El suegro del Rey de Francia era uno de los Pretendientes, y su adversario estaba sostenido por Austria. La hostilidad común respecto á Austria vino á unir otra vez más á Francia y España, que hasta entonces habían estado separadas, y á esta coalición se unió, además, el Rey de Cerdeña que esperaba obtener de esta alianza los medios necesarios para arrancar Milán de manos de Austria y sumarlo después á su territorio del Piamonte. La neutralidad de Inglaterra y Holanda se aseguró con la promesa de no atacar á los Países Bajos austriacos, pues la posesión de cualquier porción de éstos por parte de Francia, la consideraba Inglaterra peligrosa para su Poder Naval. Las Naciones aliadas declararon la guerra á Austria en 1733 y sus Ejércitos entraron en Italia unidos; pero los españoles, dejándose llevar de su deseo de realizar los proyectos contra Nápoles y Sicilia, por tanto tiempo acariciados, se separaron de los otros y se dirigieron hacia el Sur. Ambos Reinos fueron conquistados rápidamente y con facilidad, pues los invasores contaban con el dominio del mar y las simpatías del pueblo. El hijo segundo del Rey de España fué proclamado Rey bajo el título de Carlos III y de este modo apareció en la Historia el Reino borbónico de las dos Sicilias. Vemos, pues, que la aversión de Walpole á la guerra, le condujo al abandono de un antiguo aliado, y tuvo por resultado que el

dominio de la parte central del Mediterráneo pasara á manos de una Nación necesariamente enemiga de la Gran Bretaña.

Mientras que Walpole abandonaba de este modo al Emperador, le hacía traición á él su amigo Fleuri, quien á la par que entraba con España en una alianza abierta contra Austria, añadía al tratado una cláusula secreta contra Inglaterra. Este compromiso decía lo siguiente: «Siempre que resultase alguna conveniencia para cualquiera de las dos Naciones de reprimir los abusos introducidos en el comercio, especialmente por parte de los ingleses, se reprimirán; y si éstos hicieran oposición alguna á ello, Francia evitará cualquier hostilidad que intenten, oponiéndose, al efecto, con todas sus fuerzas marítimas y terrestres.» «Y este convenio se verificó—como dice el biógrafo de Lord Hawke—en un periodo durante el cual se hacía ostentación de mantener estrecha alianza con Inglaterra» (1). De este modo volvió de nuevo á manifestarse la misma política contra la cual se había alzado en armas Guillermo III y la Europa entera. Si Walpole hubiese sabido la existencia de esta cláusula secreta, quizás le hubiera parecido un argumento adicional en favor de la paz, pues cuando era todavía imposible que sospechara la existencia de un peligro semejante, su fina sagacidad política le hacía decir en la Cámara de los Comunes que: «Si los españoles no estuvieran secretamente alentados por Naciones más fuertes que la suya, no podrían nunca haberse atrevido á cometer insultos y vejaciones que han sido probados en nuestros tribunales», y expresaba la opinión de que: «Inglaterra no podía luchar contra España y Francia reunidas.»

Fleuri había jugado, en realidad, una mala pasada á su antiguo amigo y colega. La elección de sucesor para el trono de Polonia, que durante dos años de guerra ensangrentó el suelo de este perturbado Reino, destinado en breve á desaparecer de la lista de las Naciones europeas, pareció entonces

(1) Burrows: Life of Lord Hawke.

asunto de escasa importancia; pero el cambio que experimentó la política europea con la acción combinada de las Potencias aliadas hizo que tuviera trascendencia muy diversa.

Francia y Austria llegaron á un arreglo en Octubre de 1735, bajo bases que después fueron aceptadas por España y Cerdeña. Los principales puntos abarcados por el convenio eran los siguientes: El Pretendiente francés al trono de Polonia renunciaría para siempre á sus pretensiones, recibiendo, en cambio, los ducados de Bar y Lorena en el Este de Francia, á condición de que á su muerte pasarían en propiedad á su yerno, ó sea al Rey de Francia; los dos Reinos de Sicilia y Nápoles quedaban definitivamente en poder del Príncipe español D. Carlos de Borbón, y á Austria le sería devuelto Parma. El Reino de Cerdeña también logró que se aumentara su territorio en Italia. Así, pues, Francia, bajo el pacífico y benévolo gobierno de Fleuri alcanzó con Bar y Lorena una concesión poderosa, que no habían podido conseguir gobernantes más belicosos, al mismo tiempo que reforzaba su situación, en el exterior, á expensas de Inglaterra, con el cambio de dueño de las posiciones dominantes del Mediterráneo central, que pasaron á poder de un aliado. Sin embargo, es muy posible que Fleuri se sintiera descorazonado cuando al recordar el convenio secreto hecho para impedir el desarrollo del comercio inglés, comparase el formidable Poder Naval de Inglaterra, con la decadencia en que yacía la Marina francesa. Este convenio entre España y Francia, al cual se adhirieron más tarde las dos Sicilias, llevaba consigo—dada la tirantez de relaciones que existía entonces entre Inglaterra y España—el germen de las grandes guerras que sobrevinieron después entre la Gran Bretaña y la Casa de Borbón, cuya terminación fué la creación del Imperio británico y la independencia de los Estados Unidos.

El clamoreo del pueblo inglés por los atropellos de los españoles continuaba y era fomentado con el mayor interés por el partido opuesto á Walpole. El Ministro contaba ya en esta

época más de sesenta años de edad y era imposible que pudiese cambiar entonces las sólidas convicciones y la política seguida por él desde el principio de su carrera; viéndose ahora frente á uno de esos conflictos inevitables que ocurren á veces entre las Naciones ó razas diferentes, antes los cuales la política conciliadora y represiva sólo puede emplearse durante corto tiempo.

Los ingleses querían abrir al comercio toda la América española y las Antillas, y el Gobierno español estaba decidido á impedir que tal cosa se verificara. Desgraciadamente para su política obstruccionista, los enemigos de Walpole aumentaron, reforzándose sus argumentos con las visitas ilegales que hacían los españoles, en alta mar, á los barcos ingleses y también, probablemente, con los ultrajes recibidos por sus marinos. Algunos de éstos comparecieron ante el tribunal de la Cámara de los Comunes y atestiguaron que no solamente se les había saqueado, sino que se les torturó, siendo encerrados en prisiones y obligados á vivir y trabajar en condiciones verdaderamente aflictivas. El caso más notable fué el de un tal Jenkins, patrón de un bergantín mercante, quien refirió que un Oficial español le había arrancado una oreja diciéndole que la llevara al Rey su señor y le dijese que si él hubiera estado allí le habría sucedido lo mismo. Habiéndosele preguntado cuáles eran sus sentimientos en aquellos momentos de peligro y sufrimiento, se dice que replicó: «Yo encomendaba mi alma á Dios y mi causa á mi Patria.» Estas frases dramáticas, dichas con tanta corrección por un hombre de su clase, dan lugar á sospechar que el colorido de toda la historia está muy subido, pero puede imaginarse la enorme sensación que causaría dada la extraordinaria excitación popular que reinaba en Inglaterra. El impulso de la opinión inutilizó entonces todos los esfuerzos y compromisos de Walpole, y fué causa de que la Gran Bretaña declarase la guerra á España el 19 de Octubre de 1739.

El ultimatum inglés exigía la renuncia formal del dere-

cho de visita, tal como lo entendían y practicaban los españoles y el reconocimiento expreso de las pretensiones de la Gran Bretaña en Norte América. Entre estas pretensiones figuraba una relativa á los límites de la Georgia, que era entonces una colonia recientemente establecida en el Norte de América, colindante con el territorio español de la Florida.

La justificación moral que pudo existir para que Inglaterra emprendiera y provocara esta precipitada guerra, en contra de la opinión de su hábil Ministro, es asunto que se ha discutido mucho y con gran calor por los escritores ingleses pertenecientes á los dos bandos opuestos. Las leyes españolas que regulaban el comercio en sus colonias, no diferían en el fondo de las de la propia Inglaterra, tal como estaban consignadas en su Acta de Navegación, y la situación de los Oficiales de Marina españoles era casi idéntica á la que Nelson tuvo en las Antillas medio siglo después, cuando mandaba una fragata. Los buques americanos y los comerciantes de entonces, después de su separación de la madre Patria, continuaron haciendo el mismo comercio de que habían gozado como colonos; y Nelson, celoso por las ventajas comerciales de Inglaterra tal como entonces se entendían, trató de hacer cumplir el Acta de Navegación; mas al obrar así se encontró con que tenía en frente á toda la opinión de los habitantes de las Antillas y hasta á las mismas autoridades coloniales. No parece que él ni sus subordinados verificasen sus visitas ilegalmente, pues el poder de Inglaterra era bastante grande para proteger sus intereses marítimos sin tener que echar mano de medios irregulares; pero España disponía de tan escasas fuerzas en el intervalo comprendido entre los años de 1730 y 1740, que se vió impulsada (como lo ha sido de nuevo posteriormente) á apresar todos los barcos que sabía la habían injuriado, donde quiera que pudiese encontrarlos, aunque con ello fuera más allá de la jurisdicción legal.

Después de leer la relación totalmente simpatizadora que

hace el Profesor Burrows en su obra sobre la vida de Lord Hawke, respecto á la manera cómo los adversarios de Walpole produjeron la guerra, apenas si puede quedar duda á un extranjero de que los españoles fueron gravemente ultrajados, con arreglo á los derechos que se concedían en aquella época á la Metrópoli sobre sus colonias; por más que ninguna Nación pudiera tolerar el derecho de visita, en la forma que España pretendía ejercerlo.

Conviene principalmente á nuestro tema decir que la disputa no fué en el fondo más que una cuestión marítima, originada por el incontrastable impulso del pueblo inglés para buscar expansión á su comercio é intereses coloniales. Es fácil que Francia obrase bajo la acción de un impulso semejante, como los escritores ingleses han asegurado; pero tanto el carácter y política general de Fleuri, como el genio del pueblo francés, hacen esto inverosímil. Allí no había Parlamento ni oposición alguna que diera á conocer la opinión popular, y posteriormente se ha reformado mucho el concepto que se tenía del carácter de Fleuri y de su política. Los ingleses ven solamente la habilidad con que logró obtener la Lorena para Francia, y las dos Sicilias para la Casa de Borbón, y censuran á Walpole por no haber sido tan sagaz como él; mientras que los franceses dicen, en cambio, que «pasaba los días tratando de lograr quietud para su vejez; que había adormecido á Francia con narcóticos en vez de trabajar porque despertara, y que ni siquiera pudo prolongar este tranquilo sueño, hasta su muerte» (1).

Cuando estalló la guerra entre Inglaterra y España, «esta Nación reclamó el apoyo de Francia en virtud de la alianza defensiva que tenía con ella, viéndose Fleuri obligado, muy contra su voluntad, á equipar una Escuadra, lo cual hizo del modo más miserable y mezquino que pudo». Esta Escuadra, compuesta de veintidos buques, convoyó á América á la flota

(1) Martin: Historia de Francia.

española reunida en Ferrol, y este refuerzo evitó que los ingleses la atacaran [1].

«Aun abrió Fleuri negociaciones con Walpole con la esperanza de llegar á un arreglo; esperanza mal fundada, por cierto, y que tuvo consecuencias desastrosas para nuestros intereses navales, pues impidió se adoptaran medidas que habrían dado á Francia, desde el principio de la guerra, la superioridad en los mares orientales». Pero «cuando cayó Walpole del poder—dice otro escritor francés—Fleuri comprendió la equivocación cometida, al haber dejado decaer á la Marina. La verdadera importancia de ésta la comprendió más tarde, con profunda sorpresa, al ver que los Reyes de Nápoles y Cerdeña abandonaban la alianza francesa tan sólo porque había una Escuadra inglesa que amenazaba bombardear á Nápoles y Génova para desembarcar después un Ejército en Italia. La falta de este elemento de grandeza hizo á Francia devorar en silencio las mayores humillaciones, no pudiendo hacer otra cosa que lamentar las violencias ejecutadas por los cruceros ingleses, los cuales devastaban nuestro comercio, violando las leyes internacionales» [2] durante los años de paz

(1) Conviene explicar las relaciones políticas tan particulares que sostuvo Francia con Inglaterra en los años de 1739 á 1744, mientras la última Nación citada estaba en guerra contra España; pues las referidas relaciones se fundaban en interpretaciones del derecho internacional que han caído hoy, completamente, en desuso. En virtud de su alianza con España, el compromiso de Francia con esta Nación se limitaba á suministrarle determinado contingente de fuerzas navales para apoyar las suyas, cuando se viera envuelta en una guerra de cierto género. A pesar de este apoyo, pretendía Francia que el hecho de prestarlo no envolvía acto alguno de hostilidad contra Inglaterra, capaz de romper por sí solo la paz existente entre las dos Naciones. Así resultaba que mientras los buques de guerra franceses incorporados á las fuerzas españolas eran enemigos de Inglaterra, la Nación francesa y el resto de sus fuerzas de mar y tierra eran consideradas como neutrales y conservaban todos los privilegios de tales. Inglaterra, por de contado, no se conformó con esta manera de ver las cosas y declaró *casus belli* la conducta de los franceses; pero Francia pretendió que esto no era justo, y aunque Inglaterra, prácticamente, cedió, las relaciones quedaron de tal manera que la guerra formal se hizo inminente y al fin se declaró en definitiva el año 1744. Pocos años después se verá á los holandeses reclamando igual privilegio de neutralidad respecto á Francia, á la vez que proporcionaban un gran contingente de tropas al Ejército austriaco que operaba contra dicha Nación.

(2) Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marine Française.

nominal que transcurrieron entre la fecha de salida de la Escuadra francesa para apoyar á los españoles contra Inglaterra, y la ruptura formal de las hostilidades. La explicación de estas opiniones tan diferentes, no parece, sin embargo, ser cosa muy difícil. Los dos Ministros habían convenido tácitamente en seguir caminos según los cuales no podían evidentemente encontrarse. Francia tenía completa libertad para buscar su expansión por tierra, con tal de no excitar los celos del pueblo inglés, ni marchar contra los intereses del mismo, tal como los entendía Walpole; es decir, compitiendo con él en la mar. Esta política convenía con las ideas y deseos de Fleuri. El uno buscaba el poderío por tierra, y el otro por mar. La guerra iba á mostrar cuál de los dos había seguido mejor camino, pues teniendo á España como aliado, una de las partes, era inevitable la guerra y por fuerza había de ser marítima. Ninguno de los dos Ministros vivió lo suficiente para ver el resultado de su política; Walpole dejó el poder en 1742 y murió en Marzo de 1745, mientras que Fleuri murió siendo Ministro el 29 de Enero de 1743.

CAPÍTULO VII

GUERRA ENTRE LA GRAN BRETAÑA Y ESPAÑA, 1739.—GUERRA DE SUCESIÓN AUSTRIACA, 1740.—FRANCIA SE UNE Á ESPAÑA CONTRA LA GRAN BRETAÑA EN 1744.—COMBATES NAVALES DE MATTHEWS, ANSON Y HAWKE.—PAZ DE AIX-LA-CHAPELLE EN 1748.

Hemos llegado ahora al comienzo de una serie de grandes guerras que, con cortos intervalos de paz, duraron cerca de medio siglo y que, salvo algunos detalles en que no sucede así, tienen rasgos que las caracterizan perfectamente, distinguiéndolas de las anteriores y posteriores.

Estas luchas abarcaron las cinco partes del mundo; pero aunque no faltaron campañas parciales en diferentes puntos, el principal teatro de las mismas fué Europa. Los grandes problemas que habían de resolverse en estas guerras, concernientes á la Historia del mundo, eran la supremacía marítima y el dominio de países distantes, la posesión de colonias, y, como consecuencia de todo, el aumento de la riqueza. Es realmente curioso el hecho de que casi hasta el final de estas guerras, no llegaran á combatir las Escuadras, haciendo que se decidiera la lucha en su propio campo, el mar. La acción del Poder Naval es perfectamente visible y el resultado final se muestra enteramente evidente desde el principio de la lucha; pero durante largo espacio de tiempo, no hubo operaciones de guerra naval que merezcan el nombre de tales, debido á que el Gobierno francés no había llegado á penetrarse aún de la verdad de las cosas. El movimiento de Francia hacia su expansión colonial, fué debido completamente á su pueblo, por más que figuren en lugar preeminente los nombres de unos cuantos iniciadores notables, pero la

actitud de los gobernantes, fué siempre fría y recelosa, y éste fué el motivo de que se descuidase la Marina; descuido que era el primer paso para la derrota que sobrevino después en el objeto principal de la lucha y que acabó por destruir para siempre su poderío naval.

Como éste es el rasgo característico de las guerras de que nos vamos á ocupar ahora, será conveniente hacer un balance de la situación relativa en que se encontraban las tres principales Naciones europeas, fuera del continente propio, y especialmente en aquellas regiones que estaban llamadas á ser otros tantos teatros de la lucha.

En Norte América poseía entonces Inglaterra trece colonias, que fueron los primitivos Estados Unidos, abarcando desde el Maine hasta Georgia. En estas colonias se veía desarrollado en su mayor esplendor el sistema colonizador, característico de Inglaterra; núcleos de hombres libres gobernados y regidos según sus gustos, dotados todavía de entusiasta lealtad por la Metrópoli y dedicados á la agricultura, comercio é industrias marítimas. Por la índole del país y sus productos, por lo extenso del litoral y el crecido número de sus puertos abrigados y, finalmente, por el carácter de sus habitantes, disponían estas colonias de todos los elementos necesarios al Poder Naval, el cual había recibido ya amplio desarrollo. Un país como éste y un pueblo dotado de semejantes cualidades, constituía una excelente base en el hemisferio occidental para las operaciones del Ejército y Marina ingleses. Además de esto, los colonos ingleses sentían profundas rivalidades respecto de los franceses y canadienses.

Francia poseía el Canadá y la Luisiana, nombre que se aplicaba á una comarca mucho más extensa que la que actualmente lo lleva, y á más de ésto tenía pretensiones sobre todo el valle del Ohío y Misisipí, sobre cuyos puntos alegaba como derechos el haber sido el primer descubridor y el constituir un lazo necesario entre el San Lorenzo y el Golfo de Méjico. Estos territorios no se habían ocupado aún de ma-

nera permanente, pero tampoco admitía Inglaterra los derechos que Francia pretendía tener sobre ellos, sosteniendo, por el contrario, que sus colonos lo tenían para extenderse indefinidamente hacia el Oeste. La posición más fuerte de los franceses era el Canadá, pues el San Lorenzo les daba acceso al interior de la comarca y aunque habían perdido á Terranova y Nueva Escocia, con la isla de Cabo Bretón que aun conservaban, poseían la llave del golfo y del río. En el sistema de gobierno seguido en el Canadá se veían todos los rasgos característicos de la colonización francesa, implantada en un clima menos conveniente para ella que el de los países tropicales. Este país estaba regido por un Gobierno paternal, mezcla de militar y religioso, que estorbaba el desarrollo de todas las iniciativas individuales y la asociación libre para el logro de fines comunes. Los colonos abandonaron el comercio y la agricultura, limitándose tan sólo á recoger los alimentos necesarios para su inmediato consumo y entregándose, la mayoría, á la profesión de las armas ó á la caza; su principal tráfico era el de pieles. Existían tan pocas industrias mecánicas entre ellos, que se veían obligados á comprar á las colonias inglesas la mayor parte de los barcos que empleaban en la navegación interior. El elemento principal de fuerza lo constituía el carácter militar de la población, donde cada hombre era un soldado.

A más de la hostilidad heredada de la madre Patria, tenía que existir necesariamente un antagonismo grandísimo entre dos sistemas político-sociales tan completamente opuestos, colocados por añadidura tan cerca uno de otro. La gran distancia que mediaba entre el Canadá y las Antillas y lo inhospitalario de su clima de invierno le hacía perder mucha parte de su importancia bajo el punto de vista naval, siendo de mucho más valor para Inglaterra sus colonias americanas, que lo era el Canadá para Francia, además de que los recursos y población de éste eran muy inferiores á los de aquéllas. En 1750, la población del Canadá era de 8.000 al-

mas y la de las colonias inglesas de 1.200.000. Con semejante disparidad de fuerza y recursos, la única probabilidad que había para la conservación del Canadá era la ayuda del Poder Naval de Francia, bien fuera por dominio directo de los mares vecinos á él, ó bien por entretenimiento de las fuerzas contrarias verificado en otra parte cualquiera del mundo, con el fin de libertarlo de la presión que las referidas fuerzas hubieran podido hacer al caer sobre él.

España poseía en la América del Norte, además de Méjico y las comarcas situadas al Sur del mismo, la Florida, bajo cuyo nombre se comprendían extensas regiones que alcanzaban más allá de la península de este nombre, que no estaban limitadas de un modo exacto y que tuvieron poca importancia en todos los periodos de esta larga guerra.

En las Antillas, las posesiones principales de España eran las mismas que aun se conservan hoy bajo su dominio ó sean Cuba y Puerto Rico; y además, parte de Haití. Francia tenía á Guadalupe, Martinica y la otra parte de Haití (la occidental). Inglaterra poseía Jamaica, Barbadas y algunas islas menores. La fertilidad peculiar del suelo, las producciones comerciales y un clima menos riguroso, parece que debían haber motivado mayores ambiciones por poseer estas islas, dado el carácter colonial de las guerras; pero á pesar de esto, no se verificó tentativa alguna por tomarlas, y si se exceptúa España, que deseaba recobrar Jamaica de manos de los ingleses, no hubo ninguna Nación que deseara apoderarse de estas islas importantes. La razón probable que existió para que sucediera esto, fué que Inglaterra, cuyo Poder Naval la hacía ser el principal agresor, dirigió todos sus esfuerzos según los deseos de los numerosos ingleses que habitaban en el continente americano. Las pequeñas Antillas son de un tamaño demasiado reducido para poderlas poseer con toda seguridad sin disponer de una poderosa fuerza marítima que domine los mares. Tienen importancia las islas referidas, en caso de guerra, bajo dos aspectos diferentes: el primero como

puntos de apoyo para el Poder Naval, y el segundo bajo el punto de vista comercial, bien como adición á los recursos propios ó bien como disminución de los del enemigo. La guerra dirigida contra ellas puede considerarse como guerra encaminada contra el comercio; y las islas mismas, como barcos ó convoyes sueltos cargados con tesoros del enemigo. Más adelante las veremos cambiando de dueño como las fichas de los jugadores en una partida larga, volviendo, por regla general, á poder del primitivo poseedor, al afirmarse la paz, si bien el resultado final era quedar siempre gran parte de ellas en poder de Inglaterra. Sin embargo, la circunstancia de poseer intereses en aquel foco de comercio cada una de las grandes Potencias, unido al tiempo desfavorable que reinaba gran parte del año en el continente americano, el cual dificultaba mucho las operaciones militares, hizo que concurrieran al Mar de las Antillas Escuadras grandes y pequeñas y que en él tuvieran lugar la mayor parte de los combates navales ocurridos en esta larga serie de luchas.

Otra región distante estaba también llamada á ser teatro parcial de las guerras entre Inglaterra y Francia, y en esta región, lo mismo que en Norte América, las luchas que se avecinaban habían de resolver la suerte futura de tales comarcas. En la India estaban representadas las Naciones rivales por sus respectivas Compañías de las Indias Orientales, cuyas entidades no sólo dirigían el comercio con sus respectivos países, sino que gobernaban políticamente las regiones sujetas á su influencia. Todas estas Compañías estaban apoyadas, como es natural, por el Gobierno de su país, pero los que estaban en contacto inmediato con los jefes indígenas eran los presidentes y empleados designados por las mismas. Las principales Estaciones que tenían los ingleses en esta época, eran las siguientes: Bombay, en la costa occidental; en la oriental, Calcuta, que estaba situada á orillas del Ganges, algo distante de la costa, y, por último, Madrás. Algo más tarde se establecieron en una ciudad creada un poco al

Sur de Madrás, que les servía de Estación, conocida generalmente bajo el nombre de Fort St. David, si bien algunas veces se la designaba con el nombre de Cuddalore, que ha conservado en la actualidad. Las tres centrales de Calcuta, Bombay y Madrás eran completamente independientes entre sí, siendo cada una responsable ante el Consejo de Directores contituído en Inglaterra.

Francia se había establecido en Chardernagore, ciudad situada sobre el Ganges, más arriba de Calcuta; en Pondichery, sobre la costa oriental, ochenta millas al Sur de Madrás; y en Mahé, Estación poco importante de la costa occidental, muy al Sur de Bombay. Los franceses tenían, sin embargo, la gran ventaja de poseer en el Océano Índico las islas vecinas de Borbón y Francia, que constituían excelentes Estaciones intermedias. Aun fueron más afortunados con tener, en esta época, dirigiendo todos los negocios de Francia en la península del Indostán é islas adyacentes, á dos hombres dotados del carácter personal y condiciones que tuvieron Dupleix y La Bourdonnais, cuya habilidad y tesón no han sido igualados por ninguno de los ingleses que fueron á la India á realizar empresas parecidas.

Hasta en estos dos hombres, cuyo cordial comparismo en el trabajo pudo haber causado la ruína de los establecimientos ingleses de la India, apareció también esa singular lucha de ideas y vacilaciones propia de la tendencia terrestre y marítima, cuyo origen parece arrancar de la posición geográfica de la misma Francia. Aunque Dupleix no descuidaba atender, como era debido, á los intereses comerciales, su principal aspiración era crear un gran Imperio en el cual Francia dictara leyes á multitud de Príncipes indígenas vasallos, y para lograr este fin desplegó extraordinario tacto y una actividad incansable, aunque quizás idealizara algo, debido á la fantasía de su imaginación; mas no bien se encontró con La Bourdonnais, que con criterio más sano y planes más sencillos buscaba la supremacía del mar para obtener un do-

minio absoluto fundado en la seguridad completa de las comunicaciones con la madre Patria y no en las intrigas y alianzas con los versátiles Príncipes orientales, que en el acto surgió la discordia. «La inferioridad naval—dice un historiador francés que consideraba á Dupleix con las miras más elevadas—fué la causa principal que detuvo sus progresos (1), superioridad naval que era, precisamente, lo que deseaba La Bourdonnais, que á más de Gobernador de la isla era marino. Es posible que, dada la debilidad que tenía el Canadá en relación con las demás colonias inglesas, sirviese de poco el Poder Naval para defenderlo ó conquistarlo; pero en la India, era tal la situación en que estaban las dos Naciones rivales, que todo dependía del dominio del mar.

Estas eran las situaciones respectivas de las tres Naciones mencionadas en los principales teatros exteriores de la guerra. No hacemos mención de las colonias de las costa occidental de Africa, porque eran solamente Estaciones comerciales que apenas tenían importancia comercial. El Cabo de Buena Esperanza estaba en poder de los holandeses, los cuales no tomaron parte activa en las primeras guerras, manteniéndose durante largo tiempo en una neutralidad benévola con respecto á Inglaterra, que tenía su origen en el recuerdo de la alianza que habían sostenido con dicha Nación durante las primeras guerras de aquel siglo.

Antes de pasar adelante, será conveniente describir, aunque sólo sea á grandes rasgos, el estado en que se hallaban entonces las Marinas militares; las cuales, iban á tener, en los acontecimientos posteriores, una importancia nunca vista. Aunque no es posible dar una relación exacta del número de buques de cada país y del estado en que se encontraban, podemos, sin embargo, formar idea bastante aproximada de la eficiencia relativa de cada Marina militar. Campbell, escritor marítimo inglés contemporáneo, dice que en 1727 tenía

(1) Martin: Historia de Francia.

la Marina inglesa ochenta y cuatro navíos de línea, de sesenta cañones para arriba, cuarenta buques de cincuenta cañones, y cincuenta y cuatro entre fragatas y buques pequeños. En 1734 había bajado este número á setenta navíos de línea y diecinueve buques de cincuenta cañones. En 1744 —después de cuatro años de guerra contra España—poseía noventa navíos de línea y ochenta y cuatro fragatas. La Marina francesa de esta época la estima él en cuarenta y cinco navíos de línea y sesenta y siete fragatas. En 1747, próxima á terminarse la primera guerra, dice Campbell que la Marina Real de España estaba reducida á veintidos navíos de línea, y la de Francia á treinta y uno, mientras que la de Inglaterra había aumentado hasta ciento veintiseis.

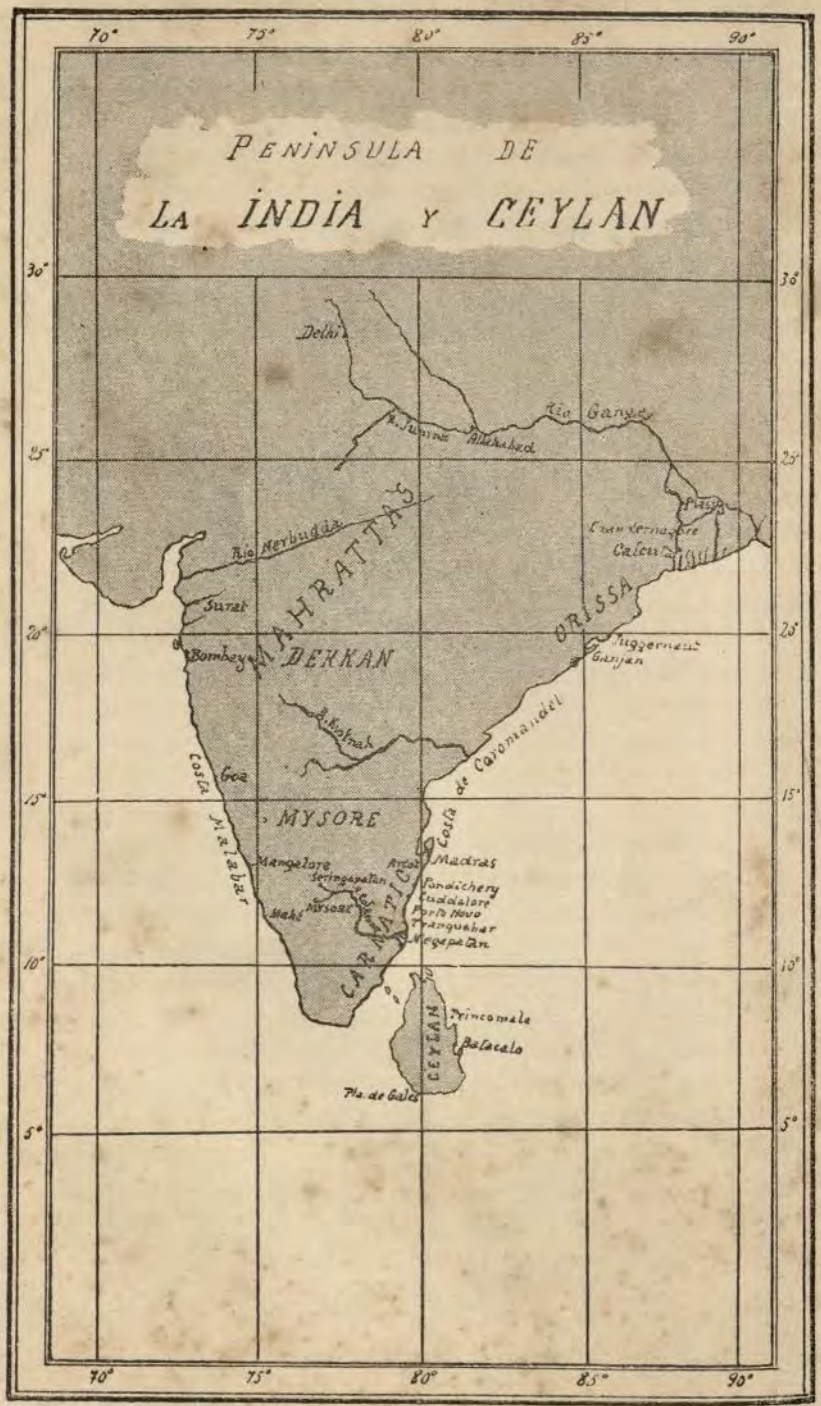
Los escritores franceses que hemos consultado precisan menos sus cifras, pero convienen en que su Marina quedó en situación muy precaria, no sólo por la gran disminución de barcos, sino por el mal estado de los mismos y por la falta de recursos que se observaba en los Arsenales, donde se carecía por completo de toda clase de materiales de construcción y reparación. Este abandono que sufrió la Marina, continuó en mayor ó menor escala durante el curso de todas estas guerras, hasta 1760, en que la opinión pública de la Nación acabó por comprender la importancia que tenía la reconstitución de la Marina; pero ya era demasiado tarde para impedir las pérdidas tan serias que tuvieron que sufrir los franceses. En Inglaterra, lo mismo que en Francia, la disciplina y organización estaban muy quebrantadas al empezar la guerra, por el largo periodo de paz que le había precedido; fué notoria la falta de eficiencia de las Escuadras y expediciones enviadas al exterior, y recuerda los escándalos sucedidos después al estallar la guerra de Crimea, mientras que, por otra parte, la misma necesidad en que se veían los franceses de reemplazar los barcos que perdían, les hizo tener que construir, de precisión, buques que aisladamente resultaban superiores á los similares ingleses, por ser más moder-

nos que éstos y llevar montados todos los perfeccionamientos y adelantos que el tiempo y la ciencia aconsejaban como útiles, en su adopción. No obstante, es necesario aceptar con gran reserva las afirmaciones particulares de cada escritor, pues mientras muchos autores franceses afirman, por ejemplo, que los barcos ingleses eran más rápidos, los escritores ingleses dicen que eran más pesados; puede, sin embargo, admitirse como cierto, que los buques franceses construídos en los años de 1740 á 1800 estaban, en general, mejor proyectados y eran mayores que los ingleses de tipo similar. En cambio éstos poseían una superioridad indiscutible, tanto en el número como en la calidad de sus Oficiales y marineros.

Como sostenían constantemente armadas algunas Escuadras mejor ó peor servidas, no podían los Oficiales perder por completo los hábitos de su profesión, mientras que en 1744, se dice que Francia sólo tenía con destino la quinta parte de sus Oficiales. La referida superioridad se sostuvo y aumentó con la práctica que desde entonces siguieron de bloquear los puertos militares franceses con fuerzas superiores, con lo cual resultó que cuando el enemigo tuvo que enviar á la mar sus Escuadras, se encontraron éstas en condiciones desventajosas bajo el punto de vista de habilidad y práctica marinera. Por otra parte, Inglaterra, á pesar del crecido número de marineros con que contaba, tenía tales demandas á causa de su comercio, que al estallar la guerra se encontró con todos sus hombres de mar repartidos por el mundo entero y no obstante su considerable cifra carecía de hombres suficientes para dotar sus Escuadras, habiendo tenido siempre paralizadas algunas fuerzas por falta de tripulaciones. Este constante empleo de la gente de mar aseguró la posesión de un personal dotado de gran práctica marinera, mas la escasez del número tuvo que suplirse por medio de levas hechas entre una clase de hombres miserables y enfermizos que perjudicaba enormemente á la eficiencia del conjunto.

Para darse cuenta del género de dotaciones que tripulaban los barcos de aquella época, no se necesita más que leer las relaciones de los que iban á incorporarse á Anson, en el momento de empezar éste, su viaje alrededor del mundo; ó bien ver las de Hawke cuando se alistaba para ir á la guerra. En la actualidad tales descripciones nos parecen casi increíbles y los resultados no pudieron ser más deplorables, como es consiguiente. No solamente carecían de higiene las dotaciones, sino que era material completamente inadecuado para sobrellevar las molestias usuales de la vida de mar, aun en las circunstancias más favorables. En el servicio de la Marina inglesa y francesa, hubiera sido necesario hacer un gran espurgo de Oficiales, á causa de que en aquella época estaba todo subordinado á la influencia cortesana ó política; á más de que es imposible después de un largo periodo de paz, elegir entre un grupo de hombres que todos parecen notables, aquél que ha de ser después quien mejor resista las difíciles pruebas y responsabilidades que una guerra lleva consigo. La tendencia general en ambas Naciones fué escoger para los cargos superiores á Oficiales que habían sido jóvenes una generación anterior, mas los resultados no fueron favorables.

Habiendo Inglaterra declarado la guerra á España en Octubre de 1739, las primeras tentativas de la Gran Bretaña se dirigieron, como era natural, contra las colonias españolas de América, causa principal de la disputa, y donde, por otra parte, esperaba encontrar fácil y rica presa. La primera expedición salió al mando del Almirante Vernon en Noviembre del mismo año y tomó á Porto Bello por medio de un audaz golpe de mano, pero halló solamente en este puerto, de donde salían los galeones, la insignificante suma de 10.000 pesos. Al volver á Jamaica, recibió Vernon grandes refuerzos de buques, incorporándosele también un Cuerpo de Ejército de 12.000 hombres. Con este aumento de fuerzas, verificó dos tentativas contra Cartagena de Indias y Santia-


PENINSULA DE
LA INDIA Y CEYLAN
70°
75°
80°
85°
90°
30°
25°
20°
15°
10°
5°
Delhi
R. Jumna
Allahabad
Rio Ganges
Rio Nerbudda
MAHRATTAS
Surat
Bombay
DEKKAN
Goa
Costa Malabar
MYSORE
Mangalore
Seringapatan
Mahé
Arcot
Madras
Pondichery
Cudalalore
Porto Novo
Tranquebar
Negapatan
CARNATIC
Costa de Coromandel
ORISSA
Ruggernaut
Ganjam
Calcutta
Princomala
Batticala
CEYLAN
Pta. de Gales

go de Cuba en 1741 y 1742, respectivamente, resultando ambas ruidosos fracasos; el Almirante y el General que mandaba las tropas se pelearon entre sí, cosa bastante frecuente en una época en que los Generales de tierra no entendían nada de los asuntos marítimos ni los Almirantes de los terrestres. Cuando Marryatt describe en una de sus novelas este género de desavenencias, exagerándolas humorísticamente, parece haber tomado por modelo las que se originaron con motivo del ataque á Cartagena de Indias: «El Ejército pensaba que la Escuadra podría echar abajo unas murallas de piedra de diez pies de espesor, y en cambio la Marina se asombraba de que el Ejército no hubiera ya escalado las mismas murallas, que eran verticales y tenían treinta pies de altura» (1).

Otra expedición justamente célebre por la tenacidad y perseverancia demostrada por su jefe y famosa tanto por las penalidades sufridas cuanto por el singular resultado que tuvo, fué la que salió en 1740 al mando de Anson. Su cometido era doblar el Cabo de Hornos y atacar las colonias españolas de la costa occidental del Sur de América. Después de varias dilaciones, debidas, indudablemente, á la defectuosa organización que entonces tenía la Marina, consiguió salir la Escuadra á fines del año 1740. Al pasar el Cabo de Hornos en la peor época del año, se encontraron los buques con una serie de temporales violentísimos que dispersaron la Escuadra, sin que volvieran ya más á reunirse todos sus barcos; consiguiendo Anson, después de infinitos peligros,

(1) Tan segura habían creído los ingleses la toma de Cartagena de Indias, que acuñaron medallas conmemorativas del triunfo que esperaban obtener. El ejemplar que se conserva en el Museo Naval de Madrid representa al Almirante Vernon recibiendo la espada de Don Blás de Lezo, con una inscripción que dice «Don Blass», y luego «the spanish pride pull down by Admiral Vernon (el orgullo español abatido por el Almirante Vernon). El reverso figura la ciudad de Cartagena de Indias atacada por los navíos ingleses, y otra leyenda que dice «Don Blass» y «true britsh heroes took Cartagena (los verdaderos heroes ingleses tomaron á Cartagena). En el Museo Arqueológico de Madrid existen cuatro medallas de este género, y once en la Academia de la Historia.—*(N. de los T.)*

concentrar una parte de ellos en las islas de Juan Fernández [1]. Dos buques de la División hicieron rumbo á Inglaterra y un tercero se perdió al Sur de Chiloe [2]. Con los tres que aun le quedaban, cruzó Anson á lo largo de las costas sudamericanas, haciendo algunas presas y saqueando la ciudad de Payta [3]. Llevaba la idea de tocar en punto cercano á Panamá para darse la mano con Vernon y emprender, con su apoyo, la conquista de esta plaza, á fin de lograr, si era posible, la posesión del istmo; mas al saber el desastre de Cartagena, determinó atravesar el Pacífico y esperar en el camino á los dos galeones que salían anualmente de Acapulco para Manila. En esta travesía uno de los dos barcos que tenía se puso en estado tan deplorable, que tuvo que destruirlo, acometiendo su empresa con el último que le quedaba y la llevó á cabo con feliz éxito, pues consiguió apresar un gran galeón que transportaba millón y medio de duros en metálico. A causa de sus muchos percances, no tuvo esta expedición gran resultado bajo el punto de vista militar, aun cuando sí produjo el consiguiente pánico y perplejidad en las Estaciones españolas de América. Las grandes penalidades sufridas por los expedicionarios y la constante tenacidad desplegada para alcanzar el éxito final, han dado á esta expedición una celebridad grande y bien merecida.

En el año 1740 ocurrieron dos sucesos que provocaron una guerra general en Europa á más de la que Inglaterra tenía ya con España. En el mes de Mayo del referido año subió al trono de Prusia Federico el Grande, y en Octubre murió el Emperador de Austria Carlos VI, antiguo Pretendiente al trono de España. Este último, como carecía de heredero varón, legó en su testamento la corona á su hija mayor, la célebre María Teresa, cuya sucesión al trono había tratado de asegurar dirigiendo con muchos años de anticipación

(1) Pequeño archipiélago dependiente de Chile.
(2) Archipiélago al Sur de Chile.
(3) Población peruana cercana al Estado del Ecuador.

todos los esfuerzos de su diplomacia hacia ese objeto. Dicha sucesión había sido garantizada por las Naciones europeas, pero la aparente debilidad de su posición, excitó la ambición de otros Soberanos. El Elector de Baviera se presentó reclamando como suya toda la herencia, en cuya pretensión fué apoyado por Francia, mientras que el Rey de Prusia reclamaba y se apoderaba de la provincia de Silesia. Los demás Estados, grandes ó pequeños, unieron su suerte á la de los bandos formados, viéndose Inglaterra complicada en estas contiendas, por ser su Rey Elector de Hannover, y su carácter de tal le obligó á hacer apresuradamente la declaración de neutralidad en nombre de Hannover, por más que el sentimiento del pueblo inglés fuera favorable á la causa de Austria.

Mientras tanto, las derrotas y contratiempos sufridos por las expediciones enviadas contra los dominios españoles de América y las considerables pérdidas experimentadas por el comercio inglés, aumentaron el clamoreo general contra Walpole, el cual hizo, al fin, dimisión de su cargo á principios del año 1742. Bajo la dirección del nuevo Ministro se convirtió Inglaterra en decidido aliado de Austria, votando en seguida el Parlamento un crédito para ayudar con dinero á la Reina-Emperatriz y los recursos necesarios para enviar un cuerpo de tropas auxiliares á los Países Bajos austriacos; al par que Holanda, influída también por Inglaterra y comprometida como ella á sostener en el trono á María Teresa, votaba igualmente subvenciones para la guerra. Aquí se presenta otra vez la curiosa interpretación de las leyes de derecho internacional antes mencionada. Ambas Naciones entraron por este motivo en una guerra contra Francia, pero sólo como auxiliares de la Emperatriz y no como beligerantes principales; de suerte que en virtud de esta distinción, resultaban Inglaterra y Holanda en paz con Francia, á excepción de las tropas que tenían en campaña batiéndose contra la última. Situación tan equívoca no podía tener más que

un solo fin, siendo evidente que tarde ó temprano habría de producir la guerra declarada.

En la mar se había colocado Francia en análoga situación respecto á Inglaterra, figurando como auxiliar de España en virtud del tratado de alianza existente entre ambos Reinos, á la vez que pretendía estar aun en paz con Inglaterra; y es curioso ver la gravedad con que los escritores franceses se quejan de los ataques verificados por los buques ingleses á los de su Nación, alegando para justificar sus quejas, que la guerra no estaba todavía declarada entre ambos países. En otro lugar dijimos que una Escuadra francesa apoyó en 1740 á una División española en su viaje á América.

Como España figuraba en la guerra continental de 1741 como enemiga de Austria, envió desde Barcelona á Italia un Cuerpo de Ejército de 15.000 hombres, destinado á atacar las posesiones que Austria tenía allí. El Almirante inglés Haddock, que se hallaba en el Mediterráneo, buscó y encontró á la flota española, pero con ella iba una División francesa de doce navíos de línea, cuyo jefe manifestó al Almirante Haddock, que formaban sus buques parte de la expedición y que tenía órdenes de combatir al lado de los españoles, si éstos eran atacados por los ingleses, no obstante la guerra declarada que existía ya entre ambos países. Como la fuerza de los aliados era casi el doble de la que contaba el Almirante inglés, éste se vió obligado á volverse á Mahón. Poco después de esto, fué relevado, y el nuevo Almirante Matthews, asumió á la vez los dos cargos de Comandante en jefe de las fuerzas navales del Mediterráneo y de Ministro de Inglaterra en Turín, que entonces era la capital del Rey de Cerdeña. En el curso del año 1742, al dar caza el Comandante de uno de los buques de su flota á algunas galeras españolas que se metieron en el puerto francés de St. Tropez, las siguió y quemó dentro del puerto á despecho de la llamada neutralidad de Francia. El mismo año envió Matthews una División á Nápoles al mando del Comodoro Martin para

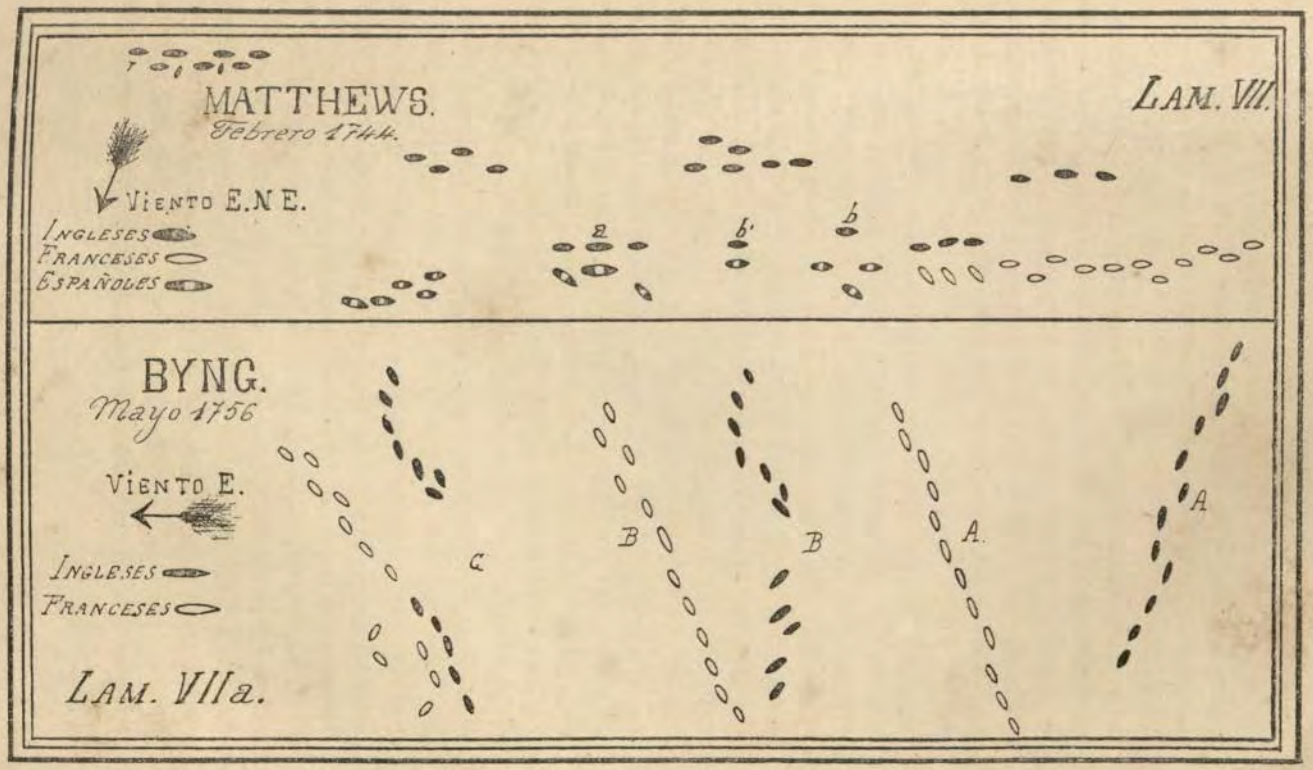
obligar al Borbón, que reinaba en dicho punto, á retirar el contingente de fuerzas, que en número de 20.000 hombres luchaba contra los austriacos en el Norte de Italia, incorporado al Ejército español. A las tentativas de negociación presentadas, contestó Martin sacando su reloj y dándole al Gobierno una hora de plazo para resolver. No hubo, pues, más remedio que someterse, con lo cual la flota inglesa consiguió libertar á la Emperatriz de un poderoso enemigo, mediante una permanencia en el puerto que no pasó de veinticuatro horas. Desde esta fecha fué ya evidente que España no podría sostener la guerra en Italia, á menos que no mandase sus tropas á través de Francia, pues Inglaterra dominaba el mar y con ello la acción que pudiera ejercer Nápoles.

Estos dos últimos incidentes de St. Tropez y Nápoles, impresionaron profundamente al anciano Cardenal Fleuri, quien reconoció demasiado tarde el objeto é importancia de un Poder Naval bien cimentado. Los motivos de queja se fueron multiplicando por ambas partes, viéndose el momento en que Francia é Inglaterra habían de dejar su pretendido carácter de auxiliares en la guerra para venir á tomar parte activa en la misma. Antes de que sucediera esto, se dejó sentir de nuevo la influencia del Poder Naval y de la riqueza de Inglaterra, haciendo que el Rey de Cerdeña se adhiriese á la causa austriaca. Vacilaba, en efecto, este Monarca entre los peligros y ventajas que podía tener aliándose con Francia ó Inglaterra, pero la subvención que le otorgó ésta y la promesa de sostener una fuerte Escuadra en el Mediterráneo, acabaron, por fin, de decidirle en favor de la Gran Bretaña, comprometiéndose, á cambio de esto, á tomar parte en la lucha con un Ejército de 45.000 hombres. Este convenio se firmó en Septiembre de 1743. Al morir Fleuri en Octubre de igual fecha, celebró Luis XV un tratado con España, en virtud del cual se comprometía á declarar la guerra á la Gran Bretaña y Cerdeña, prestando apoyo á las pretensiones de España en Italia, Gibraltar, Mahón y Georgia.

La guerra formal existía, pues, evidentemente, aunque su declaración fuese aún diferida, dándose el caso curioso de que el mayor combate naval ocurrido, tuviera lugar en este periodo de paz nominal que precedió á la declaración de guerra.

A fines del año 1743, el Infante Felipe de España intentó desembarcar en las costas de la República de Génova, que no era amiga de los austriacos; pero la empresa resultó frustrada por la Escuadra inglesa, y los barcos españoles se vieron obligados á retirarse á Tolón, donde permanecieron fondeados unos cuatro meses, imposibilitados de salir á la mar á causa de la superioridad de la Escuadra inglesa. Al ver la situación en que quedaba la flota española, pidió su Rey á Luis XV, se escoltara á los españoles hasta el Golfo de Génova ó hasta sus propios puertos, punto que no está bien esclarecido en la Historia. Para ejecutar esta misión se formó una Escuadra cuyo mando se le dió al Almirante francés de Court, que contaba entonces ochenta años de edad y era un veterano de los tiempos de Luis XIV. Dicho Almirante recibió órdenes de no combatir á menos de ser atacado; mas para asegurar la mejor cooperación de los barcos españoles, en caso necesario, juzgó oportuno proponer lo mismo que Ruyter propuso muchos años antes, ó sea entremezclarlos con los suyos, pues probablemente desconfiaba de la eficiencia de sus amigos; pero el Almirante español Navarro rehusó, por lo que la línea de combate tuvo que formarse, al fin, con nueve buques franceses en la vanguardia, seis franceses y tres españoles en el centro y nueve españoles en la retaguardia: en total veintisiete barcos.

En este orden salió de Tolón la flota combinada el 19 de Febrero de 1744. La Escuadra inglesa, que había estado cruzando en observación frente á las islas Hyères, salió en su persecución, consiguiendo alcanzarla el día 22 con sus Divisiones de vanguardia y centro, mas sin lograr lo mismo la retaguardia, la cual quedó distanciada unas cuantas millas


MATTHEWS.
Febrero 1744.
LAM. VII.
VIENTO E.N.E.
INGLESES
FRANCESES
ESPAÑOLES
a
b'
b
BYNG.
Mayo 1756
VIENTO E.
INGLESES
FRANCESES
C
B
B
A
A
LAM. VIIa.

á barlovento de las demás, y, por lo tanto, en situación inadecuada para poder apoyarlas (Lámina VII, r); el viento que soplaba era del Este, navegando ambas Escuadras hacia el Sur, y estando la inglesa á barlovento. El número de barcos de una y otra era próximamente igual, pues los ingleses tenían veintinueve y los aliados veintisiete, pero los primeros perdieron la superioridad, que quedó á favor de los segundos, á consecuencia de la separación mencionada de la retaguardia inglesa. La conducta seguida por el Almirante que mandaba esta última, se ha atribuído generalmente á mala voluntad hacia Matthews, pues aunque demostró después que una vez separado había forzado de vela todo lo posible para buscar la unión, no atacó más tarde cuando hubiera podido hacerlo, bajo pretexto de estar izadas al mismo tiempo la señal de «línea de combate» y la de «combatir»; alegando que no podía verificar esto último, sin romper la formación y, por consiguiente, sin desobedecer la orden que le mandaba conservarla. Esta excusa técnica fué, sin embargo, aceptada más tarde por el Consejo de guerra. Bajo las condiciones referidas, Matthews se encontró molesto y embarazado por la inacción de su segundo, y temiendo que el enemigo se le escapase si difería por más tiempo el combate, hizo señal de «combatir» cuando su vanguardia se encontraba de través con el centro enemigo, y en seguida se salió él mismo fuera de la línea, arribando para caer con su buque insignia, que montaba noventa cañones, sobre el mayor de la línea enemiga, que era el *Real Felipe,* de ciento diez cañones, capitana del Almirante español (a). Al hacer ésto fué sostenido valientemente por los buques inmediatos al suyo por la proa y popa. El momento del ataque parece elegido con oportunidad, pues cinco navíos españoles se habían quedado rezagados á retaguardia, dejando al Almirante reducido al solo apoyo de los dos buques más próximos de proa y popa, mientras que los otros tres españoles seguían su camino unidos á los franceses. La vanguardia inglesa trabó combate con el centro de

los aliados, al par que la vanguardia de éstos se encontraba sin antagonistas, por lo cual trató ésta de virar para envolver á la vanguardia inglesa, colocándola entre dos fuegos; pero la conducta inteligente de los Capitanes de los tres buques ingleses de cabeza que continuaron en su puesto, á barlovento de la línea enemiga, sin hacer caso de la señal de «arribar», hizo que no se pudiera realizar el movimiento envolvente. Esta conducta les costó después ser destituídos por el Consejo de guerra que les juzgó, pero más tarde fueron rehabilitados. La circunspección mostrada por ellos para entrar en fuego á corta distancia, que, aunque justificada, era contraria á las órdenes del Almirante, fué imitada sin justificación alguna, por los demás Comandantes del centro (á excepción de los que iban al lado del buque almirante, según hemos ya mencionado), así como por algunos otros de la vanguardia, que sostuvieron un cañoneo á gran distancia, mientras su General en jefe luchaba de cerca y aun con verdadero encarnizamiento contra los enemigos. El único que constituyó excepción señalada fué el Comandante Hawke, que después se distinguió mucho como Almirante, pues imitando el ejemplo de su jefe y tras dejar á su primer adversario fuera de combate, abandonó su puesto (b) en la vanguardia para acercarse á un hermoso navío español (b') que había estado sosteniéndose contra cinco ingleses, y lo apresó, constituyendo ésta la única presa hecha en aquel día. El jefe de la vanguardia inglesa y los dos navíos inmediatos al suyo, también se portaron con valor y buen espíritu, combatiendo de cerca.

No nos detendremos en detallar más el combate, pues como empresa militar tiene escasa importancia, habiendo sido el resultado más visible la evidencia en que se puso el mérito de Hawke, que resaltó hasta tal punto que el Rey y el Gobierno recordaron siempre esta lucha por la brillante participación que aquél tuvo en la misma. La ineficiencia y mal comportamiento demostrado en general por los Comandan-

tes ingleses, explica en parte el fracaso sufrido por Inglaterra al no poder lograr, después de cinco años de lucha, los resultados que le era dable esperar de su indiscutible supremacía marítimo-militar, proporcionando una enseñanza acerca de la necesidad que existe de que los militares tengan adquiridas ideas claras y definidas de los problemas que les conciernen, preparando para ello su ánimo por medio de un estudio previo de las condiciones en que hayan de verificarse las guerras de su época, si es que quieren evitar encontrarse después faltos de preparación y tener funestos contratiempos cuando llegue el momento de la lucha (1). No es de creer que tanto marino inglés se portase mal por estar dotados del sentimiento raro y despreciable de la cobardía; su conducta fué más bien debida á falta de preparación del ánimo y á carencia de los conocimientos militares precisos á todo Comandante; así como también á mala dirección de par-

(1) No existe en la historia naval moderna hecho alguno que advierta mejor á los Oficiales de todos los tiempos la necesidad que hay de estar prevenidos, como este combate de Tolón. Habiendo tenido lugar después de haber transcurrido una generación en la que reinó una inacción marítima relativa, fué la prueba suprema para la reputación de los que en él tomaron parte. La enseñanza que puede sacarse del mismo, á juicio del autor, es hacer ver el peligro de fracasar en que están los hombres que descuidan la preparación debida, no sólo en lo que afecta á los conocimientos técnicos de su profesión, sino también en la educación conveniente del ánimo para todo aquello que la guerra pueda exigir de ellos. Los hombres, en su mayoría, no son cobardes, pero generalmente nadie está dotado por naturaleza de la rara facultad de seguir instintivamente el mejor camino requerido para un momento dado; por cuyo motivo hay que tratar de adquirirla, en grado mayor ó menor, valiéndose de la experiencia ó de la reflexión. Si un hombre colocado en situación difícil carece de los dos motivos expresados de preparación, tendrá necesariamente que vacilar al llegar el momento, bien por ignorar qué es lo más conveniente ó bien por no saber desligarse lo bastante de las circunstancias que le rodean para juzgar con acierto la situación. De uno de los Comandantes sentenciados se decía: «No ha existido hombre alguno que tuviera mejor reputación ni carácter más honrado antes del desgraciado suceso que tanta ignominia echó sobre su nombre. Muchos de sus contemporáneos, de los que gozaban indiscutible prestigio en la opinión y que le conocían bien, apenas si podían dar crédito á lo que los hechos habían establecido de manera indudable, y declaraban con el mayor asombro que creían punto menos que imposible que el Capitán de Navío Burrish hubiera dejado de portarse como hombre de valor é intrepidez.» Este Oficial llevaba veinticinco años de servicio y de ellos once embarcado como Capitán de Navío (Biografía Naval de Charnock). Los demás condenados también habían tenido buena fama hasta entonces y hasta el mismo Richard Norris, que se ocultó para evitar que lo juzgaran, era hombre de intachable reputación.

te del Almirante unida á un poco de mala voluntad hacia el mismo por ser un superior rudo y dominante; siendo quizás todo esto, donde deban buscarse las causas esenciales del *fiasco*.

Al llegar á este punto no podemos menos de poner de manifiesto la gran conveniencia que resulta, en el servicio, de que exista cierta cordialidad de relaciones y buena voluntad entre los superiores y los subordinados. Quizás no sean estos sentimientos indispensables para los éxitos militares, pero es indudable que contribuyen eficazmente, en unión de los demás elementos, á crear ese estado de ánimo que hace posibles muchas empresas que no lo serían ciertamente sin ellos; siendo evidente que se logra así obtener un grado de abnegación y de heroismo que jamás podría alcanzarse con el solo sentimiento de la disciplina. Esto es, indudablemente, un don que la Naturaleza concede; y uno de los ejemplos más notables que se conocen entre los marinos, nos lo ofrece Nelson, por quien sentían profundo cariño sus subordinados, pudiendo citarse, como muestra de ello, que cuando se incorporó á su Escuadra poco antes de Trafalgar, los Comandantes de los buques se apresuraron á ir á bordo de la insignia, donde parecían olvidar la categoría de su Almirante en sus deseos de atestiguarle su alegría de encontrarlo. «Este Nelson—escribía el Capitán de Navío Duff, que murió en el combate—es un hombre tan bueno y excelente, y un jefe tan benévolo, que todos nosotros deseamos excedernos en el cumplimiento de sus deseos, anticipándonos á sus órdenes.» El mismo Nelson tenía conciencia de esta fascinación y de su valor, pues al escribir á Lord Howe acerca del combate de Aboukir, le decía: «Yo tuve la fortuna de mandar una reunión de hermanos.»

La celebridad alcanzada por el combate de Matthews frente á Tolón no se debe ciertamente á la habilidad con que fué dirigido, ni á las consecuencias que tuvo, sino al clamoreo que levantó en Inglaterra, y más que nada al gran número

de Consejos de guerra que hubo y á los fallos que le siguieron. El Almirante, su segundo y once Comandantes de los veintinueve que en total había, tuvieron que responder á los cargos que resultaron contra ellos. El Almirante fué destituído porque rompió él mismo su línea; es decir, porque sus Capitanes no le siguieron cuando él la dejó para arrojarse sobre el enemigo, decisión que habla más en favor de la fanfarronería que en favor del verdadero deseo de pelea. El segundo se justificó, bajo el punto de vista técnico, de la manera que ya hemos dicho; había evitado cometer la falta de romper la línea, manteniéndose bien separado. De los once Comandantes citados, uno murió, otro desertó, siete fueron destituídos ó suspendidos en sus empleos y dos solamente se justificaron ante el Consejo de guerra. No salieron los franceses y españoles más contentos del combate y no faltaron tampoco mutuas reconvenciones. El Almirante de Court fué relevado de su mando; en cambio el español fué recompensado por su Gobierno con el título de Duque de la Victoria, premio demasiado extraordinario para un hecho que á lo sumo podía considerarse como un combate indeciso. Los franceses aseguraban, además, que Navarro había dejado la cubierta de su barco bajo pretexto de haber sido herido, aunque levemente, y que el buque, en realidad, combatió á las órdenes de un Capitán de Navío francés que por casualidad se encontraba á bordo.

Valiéndonos de una frase vulgar para hacer el juicio de este combate—el primero de importancia que hubo después del de Málaga ocurrido cuarenta años antes,—diremos que «despabiló» al pueblo inglés, haciéndole reaccionar saludablemente. La selección empezada por el proceso que se formó después del combate, continuó posteriormente, pero los resultados llegaron ya demasiado tarde para que pudieran ejercer la influencia debida en el curso de la guerra. Más que á los éxitos brillantes obtenidos en épocas anteriores y posteriores á esa fecha, debe Inglaterra la magnitud y efi-

ciencia del Poder Naval que ostenta hoy, á las lecciones deducidas de sus contratiempos y fracasos; pues el Poder Naval, lo mismo que todas las facultades preciosas é importantes, apenas se aprecia cuando se posee; mas no bien se carece de él, que su falta se hace sentir inmediatamente.

Dueña esta Nación de los mares, en aquella época más por la debilidad de sus enemigos que por la importancia de sus fuerzas disciplinadas, no supo sacar de su supremacía los resultados que eran de esperar; el éxito más importante entre todos los alcanzados, fué la toma de la isla del Cabo Bretón en 1745, realizada por las fuerzas coloniales de Nueva Inglaterra, á las cuales prestó, efectivamente, un gran apoyo la Marina; porque para tropas situadas del modo que aquéllas estuvieron, es la mar la única línea posible de comunicaciones. El mal comportamiento observado frente á Tolón se repitió de nuevo en las Indias Orientales y Occidentales por militares de alta categoría; siendo causa, en las primeras, de la pérdida de Madrás.

Mas sin contar con el enervamiento en que habían caído los Oficiales de Marina, concurrieron otros motivos capaces de estorbar la acción ejercida por el Poder Naval en estos países, tan lejanos de la Patria. La situación de la propia Inglaterra era poco segura; la causa de los Estuardos estaba aún viva, y aunque había fracasado una invasión formidable que intentó verificar el Mariscal Saxe con 15.000 hombres en 1744 (por haber sido derrotada, en parte, por la Escuadra inglesa y por haber naufragado, además, en un temporal varios transportes que estaban reunidos en Dunquerque, con pérdida de muchas vidas) la realidad del peligro se vió bien clara al año siguiente que el Pretendiente consiguió desembarcar en Escocia con un puñado de hombres y con sólo su presencia logró sublevar á todo este Reino del Norte. Su invasión se extendió con éxito hasta la misma Inglaterra, no faltando historiadores serios que creen hubo momentos en que llegó á tener más probabilidades

de éxito que de fracaso. Otro de los obstáculos serios que halló en su utilización el poderío naval de Inglaterra, fué la dirección dada por los franceses á sus operaciones terrestres y los medios equivocados que se emplearon para contrarrestarlas. Prescindiendo de Alemania, atacó Francia á los Países Bajos austriacos, cuya comarca, (en razón á la relación íntima que tenía con los intereses marítimos de Inglaterra), no quería esta Nación fuese conquistada. Su preponderancia comercial habría, en efecto, corrido serio peligro si Amberes, Ostende y el Escalda hubieran pasado á poder de su terrible rival; y aunque la manera mejor de evitar esto era apoderarse de algunas posesiones francesas importantes, existentes en cualquier parte del mundo, reteniéndolas como prendas, no pudo verificar esto por la debilidad de su Gobierno y la ineficiencia de que entonces adolecía su Marina militar. La situación de Hannover estorbó, también, mucho la acción de Inglaterra, pues aunque dicho país no estaba unido á la Gran Bretaña más que por el hecho de tener el mismo Soberano, el amor que éste sentía por su tierra natal, hizo preponderase en los Consejos celebrados con el Ministerio débil y servil que entonces había. El desdén que mostraba el primer Willian Pitt por los intereses de Hannover, de acuerdo con los sentimientos del pueblo inglés, era lo que más irritaba al Rey y esto fué lo que le hizo resistir tanto tiempo, á la opinión que pedía se pusiera Pitt al frente del Gobierno.

Las diferentes causas enumeradas—disensiones interiores, intereses en Holanda y atención por los asuntos de Hannover—impidieron, pues, que el Gobierno constituído, débil y dividido como estaba, imprimiese á la guerra marítima una dirección adecuada; pero es indudable que si la Marina misma hubiera estado en mejor condición, se habrían obtenido resultados más satisfactorios de su acción, y hasta es posible que hubiera podido ser muy distinta su influencia en la lucha.

Tal como estaban las cosas, al comienzo de esta guerra ge-

neral, representó muy poco para Inglaterra en el arreglo de las diferencias que mantenía esta Nación contra sus enemigos particulares. Las cuestiones que se ventilaron en el continente después del año 1745 quedaron reducidas á dos, á saber: la parte de las posesiones austriacas que habría de darse á Prusia, España y Cerdeña, y la paz que Francia podría lograr de Inglaterra y Holanda. Como siempre, las comarcas marítimas fueron las que soportaron los gastos de la guerra, que en esta ocasión recayeron principalmente sobre Inglaterra. El Mariscal Saxe, que mandó las fuerzas francesas en Flandes durante el curso de esta guerra, describió á su Rey la situación en media docena de palabras, diciendo: «Señor: La paz está dentro de las murallas de Maestricht.» Esta fuerte ciudad dominaba la entrada del Mosa y el camino que tenía que seguir el Ejército francés para atacar por retaguardia á las Provincias Unidas, pues las Escuadras combinadas de Inglaterra y Holanda impedían se pudiera atacar á ésta, por mar. Hacia fines del año 1746 estaba casi toda Bélgica en poder de Francia á pesar de los esfuerzos en contrario hechos por los aliados; pero hasta esta época, aunque Holanda apoyaba con su dinero al Gobierno de Austria y había tropas holandesas combatiendo por éste en los Países Bajos, existió paz nominal entre las Provincias Unidas y Francia.

En Abril de 1747 «invadió el Rey de Francia los Países Bajos holandeses, declarando que se veía obligado á enviar sus Ejércitos al territorio de la República para impedir la protección, que daban los Estados generales, á las tropas inglesas y austriacas. Sin embargo, su intención no era romper amistades con ella, por lo que dijo que devolvería á las Provincias las plazas y territorios ocupados, en cuanto éstas dieran pruebas de haber cesado en sus auxilios á los enemigos de Francia». Esto constituía ya un estado de guerra, aun cuando no se hubiera declarado de manera efectiva. Numerosas plazas cayeron aquel año en manos de los france-

ses, y los éxitos obtenidos por éstos inclinaron á Holanda y á Inglaterra hacia la paz. Durante el invierno se abrieron negociaciones para concertarlas, pero en Abril de 1748 sitió Saxe á Maestrich y esto las obligó á firmarla.

Aunque la guerra marítima se llevó en aquella época con escasa actividad, no por eso estuvo del todo desprovista de incidentes. En el año 1747 ocurrieron dos encuentros entre las Escuadras francesa é inglesa, que acabaron con los restos de la Marina militar francesa. En ambos eran los ingleses considerablemente superiores, y aunque algunos Capitanes franceses tuvieron con esto ocasión de realizar brillantes hechos de armas, desplegando en general una conducta heroica, en su lucha contra fuerzas muy superiores, á las que resistían hasta verse en el último extremo, tan sólo una enseñanza táctica puede sacarse de todo ello y es la siguiente: que cuando un enemigo muy inferior en número, bien por inferioridad inicial ó como resultado de uno ó varios encuentros, se vea obligado á huir sin cuidarse de guardar formación, debe perseguírsele sin poner demasiada atención en conservar el orden, como sería preciso observar en otras circunstancias. Ya hicimos notar el error de este género cometido por Tourville después de la acción de Beachy Head.

En el primero de los combates á que nos hemos referido, tenía el Almirante inglés Anson catorce buques, mientras que los franceses contaban sólo con ocho, inferiores cada uno de ellos á los primeros. En el segundo tenía Sir Edward Hawke catorce, contra nueve, aunque los barcos franceses en esta ocasión eran algo mayores en tamaño que los similares ingleses. En ambos casos hizo la capitana inglesa la señal de «caza general», y la persecución se convirtió en una *mêlée*. Pero no podía suceder otra cosa, pues lo esencial era alcanzar al enemigo en su huída y esto sólo podía obtenerse, con certeza, dejando adelantarse todo lo que pudieran á los buques más rápidos de la Escuadra ó á los que su posición en la línea les permitiera acercarse antes al enemigo, seguros de que

la velocidad de los buques más rápidos del perseguidor tendría que ser superior á la de los barcos más lentos del perseguido y éste se vería, por lo tanto, obligado á combatir con todas sus fuerzas si no quería dejar que le apresaran los navíos rezagados.

El Comandante de las fuerzas francesas en el segundo combate citado—Comodoro L' Étenduère—no dejó que lo persiguieran por espacio de mucho tiempo; llevaba consigo un convoy de ciento cincuenta buques mercantes, y al avistar á la flota inglesa destacó un navío de línea para que los acompañara á su destino y se colocó con los ocho restantes entre los enemigos y el convoy, esperando el combate aguantándose con las gavias. A medida que fueron llegando los ingleses, se colocaron por ambas bandas de la Escuadra francesa, que quedó así entre dos fuegos, y después de una obstinada resistencia fueron apresados seis navíos franceses; pero se salvó el convoy. Salieron los ingleses tan castigados en este combate, que los dos navíos franceses que quedaron libres pudieron llegar salvos á Francia.

Mucho hay que alabar la conducta de Sir Edward Hawke en este combate, en el cual mostró el acierto é intrepidez propios de un Oficial tan brillante, pero hay que reconocer que el verdadero héroe de este sangriento drama fué el Comodoro L' Étenduère, quien, al conseguir realizar su misión, no obstante su inferioridad numérica, supo añadir nuevos timbres á su gloria. Un Oficial francés hace notar con justicia que «L' Étenduère defendió su convoy de igual manera que se defiende en tierra una posición cuando el objetivo es salvar un Cuerpo de Ejército ó asegurar un movimiento táctico, ofreciéndose en holocausto para ser aniquilado. Después de una lucha que duró desde el medio día hasta las ocho de la noche, logró salvar el convoy, gracias á lo obstinado de la defensa; los propietarios de los doscientos cincuenta barcos, vieron librados sus intereses por la abnegación de L' Édenduère y de los Comandantes que peleaban á sus ór-

denes; abnegación que no puede ponerse en duda, pues pocas probabilidades tenían de salvarse ocho navíos de un combate que libraban contra catorce, á pesar de lo cual, el jefe que los mandaba, no sólo aceptó la lucha, que quizás hubiera podido esquivar, sino que supo inspirar á sus subordinados confianza tan completa en su persona, que sostuvieron todos la pelea con honor, y sólo cedieron en el último extremo, no sin haber dado indiscutibles pruebas de valor y de enérgica resistencia. Cuatro de los navíos quedaron completamente desarbolados y dos con el palo trinquete, únicamente» [1]. Considerada en conjunto esta refriega con respecto á la conducta que siguieron en ella ambas partes, ofrece un admirable ejemplo de la manera propia de sacar partido de una ventaja existente, ya sea original ó adquirida posteriormente, y de los resultados que pueden obtenerse para determinada empresa, presentando una valiente resistencia, aunque se sepa que es imposible el triunfo. Como rasgo curioso del interés desplegado por Hawke en el cumplimiento de su cometido, puede citarse el hecho de que viéndose imposibilitado de continuar la persecución del enemigo por el lamentable estado en que había quedado su Escuadra, decidiera enviar á las Antillas á uno de los avisos de la misma, con despachos en que daba cuenta del próximo arribo del convoy francés, á cuya medida se debió, sin duda alguna, que pudieran apresar después parte del mismo. Los aficionados á estudios militares no podrán menos de reconocer en este hecho la inteligencia demostrada por los actores que tomaron parte en él, á quienes su celo sugirió la manera eficaz de cumplir con sus importantes cometidos, llevándolos, respectivamente, hasta el último extremo posible.

Antes de terminar con la historia de esta guerra y dar cuenta del tratado de paz, será conveniente relatar los hechos ocurridos por aquel tiempo en la India, en donde la situación de Francia é Inglaterra era muy análoga. Ya hemos dicho

(1) Troude: Batailles navales de la France.

en otro lugar, que las Compañías de Indias eran las que dirigían todos los asuntos de las Naciones en aquella comarca, y que los franceses estaban representados en la península del Indostán por Dupleix, y en las islas adyacentes por La Bourdonnais. Este último fué nombrado en el año 1735 para ejercer el cargo citado, haciéndose sentir en seguida su incansable genio en todos los detalles de gobierno; pero sobre todo, en haber sabido convertir la isla de Francia en una importante Estación naval, trabajo que tuvo que llevar á cabo desde el principio hasta el fin, pues al hacerse cargo del mando se carecía allí de todos los elementos necesarios para constituir un punto de apoyo semejante.

De todo supo proveerla en mayor ó menor grado: almacenes de repuesto, astilleros, fortificaciones y marineros. En 1740, cuando llegó á ser probable la guerra entre Inglaterra y Francia, obtuvo de la Compañía de las Indias Orientales una Escuadra, si bien menor de lo que él quería, y con dicha Escuadra se propuso arruinar el comercio y Marina mercante de Inglaterra; mas cuando estalló la guerra en 1744 recibió órdenes de no atacar á los ingleses, pues la Compañía francesa esperaba que podría mantenerse la neutralidad entre las dos Compañías, en aquellas distantes regiones, á pesar de estar las Naciones respectivas en guerra declarada. No parece esta hipótesis demasiado absurda si se tiene en cuenta las extrañas relaciones que existieron entre Francia y Holanda, quienes nominalmente estaban en paz y sin embargo la segunda apoyaba con tropas á Austria, que era enemiga de la primera. Para los ingleses, esta situación encerraba gran ventaja en razón á su inferioridad de fuerzas marítimas, en la India, así es que no bien le hicieron la oferta, se apresuró su Compañía á aceptarla, haciendo constar, sin embargo, que esto no encerraba compromiso alguno para el Gobierno de su país ni para la Marina Real inglesa.

De esta manera se perdieron las ventajas que hubieran podido obtenerse con la previsión de La Bourdonnais y aun

cuando fué el primero, y durante mucho tiempo el único, que estuvo en condiciones de luchar en aquellos mares, su acción quedó totalmente paralizada. Mientras sucedía esto, el Almirantazgo inglés envió una Escuadra, que empezó á apresar buques franceses entre la India y China, desvaneciéndose así todas las ilusiones que había alimentado la Compañía francesa. Después de haber realizado dicha fuerza esta parte de su misión, se hizo á la vela con rumbo á la India y en Julio de 1745 se presentó frente á Pondichery, capital política de la India francesa, y se preparó á apoyar al Gobernador de Madrás que iba á verificar un ataque por tierra contra la plaza. Entonces fué cuando llegó para La Bourdonnais el momento de obrar.

Durante ese tiempo había formado Dupleix grandiosos planes acerca de la península del Indostán, asentando en ella las bases fundamentales de la preponderancia francesa en aquella comarca. Había entrado al servicio de la Compañía como dependiente de modesta categoría, pero su capacidad hizo que ascendiera rápidamente, llegando, al fin, á ocupar el puesto de Director de los Establecimientos comerciales de Chandernagore, á los cuales dió un impulso considerable, que perjudicó notablemente, y hasta se dice que aniquiló, cierta parte del comercio inglés. En 1742 fué nombrado Gobernador general y trasladado por este motivo á Pondichery, en donde empezó á desarrollar su política, que tenía por objeto poner á la India bajo el dominio de Francia, previendo, sin duda, que con el progreso y desenvolvimiento marítimo de las razas europeas del mundo entero, llegaría una época en que los países orientales habrían de estar cada vez más en contacto con ellos; y opinaba que la India, tantas veces conquistada en la antigüedad, estaba ahora á punto de caer en manos de los europeos; y por eso quería á todo trance que Francia alcanzara esta presa, para la cual no veía más rivales que Inglaterra.

Su plan consistía en mezclarse en la política interior de

la India, al principio como jefe de una colonia extranjera independiente, lo cual era ya cierto, efectivamente, y después como vasallo del Gran Mogol, cosa que esperaba obtener con el tiempo. Sus miras se dirigían á dividir para conquistar, aumentando el poder y la influencia francesa por medio de juiciosas alianzas, donde echaba el peso de la habilidad y valor de los suyos, á fin de hacer inclinar la balanza hacia un lado ú otro, según convenía á sus intereses.

Aunque Pondichery tenía un puerto muy mediano, era punto muy á propósito para realizar los planes políticos de Dupleix, pues estaba muy distante de Delhi, capital del Gran Mogol, y, por lo tanto, se podía llevar á cabo un desenvolvimiento agresivo de la colonia, sin que se apercibieran allí de ello hasta que la última tuviera ya el suficiente poderío para poder mostrarse á las claras. Por esta causa procuró Dupleix crear, por el pronto, una dependencia francesa de considerable extensión territorial al SE. de la India, en las cercanías de Pondichery, á la par que conservaba las posesiones francesas de Bengala.

Antes de pasar adelante, será conveniente, para justificar la relación que tienen estos planes con el objeto particular perseguido en este libro—cosa que no aparece á primera vista—demostrar que el verdadero problema que tenía que resolver Dupleix no era el modo de fundar un Imperio sobre el territorio y las razas de la India, sino hallar la manera de librarse de los ingleses, para poder realizar después lo primero. Sus más fantásticos sueños de soberanía no pudieron seguramente alcanzar el límite que Inglaterra consiguió lograr pocos años después. Las ventajas que tenían por su condición de europeos, quedaban contrarrestadas por la influencia de otros europeos que venía muchas veces á estorbar y hasta á impedir la realización de sus proyectos; y semejante influencia, que dependía en absoluto de la preponderancia marítima, sólo podía contrarrestarse con ella misma. En un clima tan mortífero para la raza blanca, el reducido

número de hombres cuyo heroismo sostuvo la guerra en diferentes puntos á pesar de la tremenda desigualdad numérica, no tenía más remedio que estarse renovando contínuamente.

Como ha sucedido siempre y en todas partes, la influencia del Poder Naval en esta región fué tranquila y poco visible para observadores superficiales; pero no por eso es menor el mérito del héroe inglés Clive, verdadero fundador del Imperio, cuyo brillante talento y cualidades ejercieron una influencia decisiva en el resultado, á pesar de la escasa eficiencia demostrada por los Oficiales de Marina ingleses, que en un principio lucharon por la conquista de tal Imperio, y á pesar de los resultados indecisos que tuvieron los combates navales librados en esta guerra [1]. ¿Es verosímil suponer que fracasaran tan completamente los proyectos de Dupleix, si las Escuadras francesas hubieran dominado las costas de la península del Indostán y los mares que la separaban de Europa durante los veinte años que siguieron al de 1743, en vez de ejercer este dominio las Escuadras inglesas? «La inferioridad naval—dice acertadamente un historiador francés—fué la causa principal que detuvo los progresos de Dupleix. La Marina Real francesa no apareció por las Indias Orientales» en su debido tiempo. Ahora sólo nos resta ya referir brevemente el curso de esta campaña.

En 1745 hicieron los ingleses preparativos para sitiar á

(1) «A pesar del extraordinario esfuerzo que han hecho los franceses el año pasado, enviando una expedición con considerables fuerzas al mando de M. Lally, confío en que antes de terminar el corriente (1759) estarán dando las boqueadas en el Carnatic, á menos que algún acontecimiento imprevisto no los ponga en condiciones más favorables. La *superioridad de nuestra Escuadra*, la abundancia de dinero y pertrechos de todas clases que esta provincia (Bengala) suministra á nuestros amigos de aquella costa, no podrán menos de causar la ruina de los franceses, tanto aquí como en los demás sitios de la India, con tal que nosotros sepamos aprovecharnos de estas ventajas, pues ellos carecen, en absoluto, de todo lo necesario, y no tienen medio alguno visible de remediarlo.» (Carta de Clive á Pitt, escrita el 7 de Enero de 1759, publicada en la «Biografía de Lord Clive», por Gleig).

No debe olvidarse que el dominio y ocupación de Bengala á que se refiere Clive en su carta, era de época muy reciente, pues en tiempo de Dupleix no poseían los ingleses dicho territorio. Como veremos más adelante, se realizaron por completo todas las profecías de la carta de Clive.

Pondichery; operación en que el Ejército había de ser apoyado por la Marina; pero pronto se dejaron sentir los efectos de los planes políticos de Dupleix, pues el Nabab del Carnatic amenazó con atacar á Madrás, por cuya causa desistieron aquéllos de su proyecto. Al año siguiente entró La Bourdonnais en escena y tuvo lugar un combate indeciso entre su Escuadra y la del Comodoro Peyton; mas á pesar de esto, el jefe inglés abandonó aquella costa, dejando á los franceses el dominio del mar, mientras que él se refugiaba en Ceylán. La Bourdonnais fondeó en Pondichery en donde no tardaron en estallar disputas entre él y Dupleix, agravadas, aun más, por las contradictorias instrucciones que cada uno de ellos había recibido de su país. En Septiembre se dirigió hacia Madrás, atacó á esta población por mar y tierra, y logró, al fin, apoderarse de ella, pero estipuló con el Gobernador de la misma que podría ser rescatada, mediante el pago de dos millones de duros. Al saber esto, Dupleix, montó en cólera y pretendió anular los términos de la capitulación bajo pretexto de que una vez tomada la plaza se hallaba ésta bajo su jurisdicción. La Bourdonnais protestó de una interpretación que resultaba tan deshonrosa para él, después de haber empeñado en ello su palabra, pero mientras disputaban sobre el asunto sobrevino un violento ciclón que echó á pique dos de sus barcos y desarboló los demás. Poco después de esto volvió La Bourdonnais á Francia, donde pagaron su actividad y celo con tres años de prisión impuesta por supuestos delitos, muriendo, al fin, á consecuencia del efecto que le produjo este tratamiento.

Cuando salió La Bourdonnais para Francia, Dupleix violó la capitulación y se apoderó de Madrás, echó de allí á los colonos ingleses, mejoró sus fortificaciones y retuvo la plaza en su poder. Desde Madrás se dirigió á Fort St. David con intención de atacarlo, y así lo hizo, mas se vió obligado á levantar el sitio en Marzo de 1747 ante la aproximación de una Escuadra inglesa.

Los desastres que tuvo la Marina francesa en el Atlántico durante aquel año, relatados ya en otro lugar, hicieron á los ingleses dueños indiscutibles del mar. Al invierno siguiente enviaron á la India la mayor Escuadra europea que se había visto hasta entonces en los mares orientales, con numerosas fuerzas de desembarco; todo bajo el mando del Almirante Boscawen, que llevaba plenos poderes para dirigir á su gusto las operaciones terrestres y marítimas. En Agosto de 1748 llegó la flota á la costa de Coromandel y poco después fué atacado Pondichery por mar y tierra, pero Dupleix resistió el ataque con éxito; en cambio la Escuadra inglesa sufrió bastante de resultas de un huracán, y tuvo que levantar el sitio en Octubre. Poco después llegaron noticias de la paz de Aix-la-Chapelle, que dió fin á la guerra europea.

Restablecidas las comunicaciones de Dupleix con la madre Patria, pudo éste reanudar sus hábiles y perseverantes esfuerzos encaminados á procurarse la posesión de un territorio que pudiera servirle de base y le resguardara, en lo posible, de los riesgos de una guerra marítima. ¡Lástima que empleara tanta paciencia y talento en una empresa totalmente estéril! Nada hubiera podido protegerle contra los ataques marítimos como el apoyo del Poder Naval, y éste no podía recibirlo del Gobierno de su país. Una de las condiciones de paz fué que Madrás sería devuelta á los ingleses á cambio de Louisburg, ciudad conquistada por los colonos de la América del Norte y entregada por ellos con igual repugnancia que lo fué Madrás por Dupleix. Éste es otro ejemplo que demuestra lo verosímil que era la afirmación hecha por Napoleón de que reconquistaría á Pondichery en las orillas del Vístula; mas aun cuando la preponderancia marítima de Inglaterra hacía que Louisburg fuera en sus manos una plaza mucho más fuerte de lo que podía ser Madrás ó cualquiera otra de las de la India en poder de Francia, la Gran Bretaña resultó gananciosa con el cambio.

No eran los colonos ingleses hombres capaces de contentarse con este arreglo, pero conocían bien el Poder Naval que tenía Inglaterra y sabían perfectamente que podrían hacer de nuevo lo que una vez habían hecho en puntos no muy distantes de sus playas. En resumen: tenían perfecta conciencia de la verdadera situación de las cosas. No sucedió lo mismo en Madrás, en donde fácilmente se comprende la profunda sorpresa que causaría á los Príncipes indígenas la entrega de esta plaza y el quebranto que con ello sufriría el prestigio personal de Dupleix y la influencia que había sabido conquistarse sobre los mismos, al ver que en el apogeo de su triunfo se veía obligado á devolver su conquista bajo la presión de un poder del cual les era imposible hacerse cargo, pues el agente misterioso cuyos efectos no podían menos de percibir, aun cuando no lo viesen, no estaba constituído por este hombre ó el otro, por un Rey ó un estadista, sino por la supremacía marítima de los ingleses, la cual hacía que el Gobierno francés comprendiese la imposibilidad de abrigar esperanzas de defender unas posesiones tan lejanas, contra las Escuadras de Inglaterra. El mismo Dupleix no se formó juicio exacto de la verdadera situación, pues durante algunos años después continuó tratando de construir el edificio del Imperio sobre la arena de las intrigas y engaños de los orientales, con la vana esperanza de que podría sostenerse así contra las tempestades que estaba destinado á sufrir.

El tratado de Aix-la-Chapelle, que terminó la guerra general, se firmó el 30 de Abril de 1748 por Inglaterra, Francia y Holanda; y en Octubre del mismo año se adhirieron finalmente todas las demás Naciones restantes. Si se exceptúan algunas porciones de territorio que perdió el Imperio de Austria—Silesia cedida á Prusia, Parma al Infante D. Felipe de España y una parte de los dominios italianos situada al E. de Piamonte que pasó á poder del Rey de Cerdeña—el espíritu general que dominó en las cláusulas del tratado fué volver al estado de cosas existente antes de la guerra. «Qui-

zás no haya habido contienda alguna que haya dejado á las Naciones beligerantes en situación tan parecida á la que tenían antes de empezar la lucha, á pesar de haber ocurrido tantos y tan importantes sucesos y haberse gastado torrentes de sangre y dinero.» Como el problema de la sucesión al trono de Austria se planteó poco tiempo después de ocasionarse la ruptura de hostilidades entre Inglaterra y España, la influencia ejercida por él sobre dichas Naciones y sobre Francia, fué desviar la contienda de su dirección propia y aplazar, durante quince años, el arreglo de cuestiones que les tocaban mucho más de cerca que la subida al trono de María Teresa. Aprovechando los apuros en que se veía la Casa de Austria, antigua enemiga de Francia, pudo ésta renovar con facilidad los ataques que en otras ocasiones había realizado contra ella; la misma diligencia puso Inglaterra en oponerse á que los franceses ejercieran presión ó se mezclaran en los asuntos germánicos, con tanto mayor motivo cuanto que esta política estaba de acuerdo con los intereses que su Rey tenía en Alemania.

Difícil es decir si hubiera convenido más á Francia llevar la guerra al corazón del Imperio austriaco, por la parte del Rhin y Alemania, ó realizar el ataque en la forma que lo verificó posteriormente, atacando las posesiones, relativamente lejanas, que tenía aquél en los Países Bajos. Si adoptaba el primer sistema, podía contar como aliado á Baviera y tratar de atraerse á Prusia, cuyo poderío militar se evidenció entonces por primera vez. Si optaba, en cambio, por atacar á Austria en los Países Bajos, como hizo después, no sólo quebrantaba con ello á esta última Nación, sino que causaba notable perjuicio á las dos Potencias marítimas, que estaban siempre temerosas de que Francia se metiera allí. Dichas dos Naciones constituían el alma de la contienda contra Francia por los auxilios pecuniarios que daban á los enemigos de ésta y por las pérdidas que causaban á su comercio y al de España. Luis XV alegó ante el Rey de España la miseria de Francia

como uno de los motivos que lo obligaron á firmar la paz y es evidente que los sufrimientos del país debieron ser muy grandes cuando se avino á doblegarse á unas condiciones de paz tan desventajosas, después de haberse apoderado de los Países Bajos y tener ya en su poder hasta parte de la misma Holanda. Mas con tantos triunfos en el continente, tenía su Marina aniquilada, y, por lo tanto, las comunicaciones de las colonias con la Metrópoli estaban completamente cortadas; y aun cuando es dudoso que el Gobierno francés de aquella época acariciase las ambiciones coloniales que algunos le atribuyen, no por eso es menos cierto que su comercio sufrió enormemente.

Mientras que Francia se veía así impulsada hacia la paz á causa de su situación, Inglaterra se encontró en 1747 con que debido á la poca habilidad mostrada en la utilización de sus fuerzas navales, la lucha que había comenzado por disputas acerca del comercio verificado con la América española, estaba convertida en una guerra terrestre de la cual salió derrotada, habiendo aumentado su deuda en cerca de 80.000.000 £ y viendo, por último, á su aliada Holanda en peligro inminente de ser invadida. La paz misma, se firmó bajo la amenaza del enviado francés de que á la menor dilación que se pusiera, destruirían los franceses las fortificaciones de las ciudades conquistadas y proseguirían en el acto la invasión. Además de esto, veía sus recursos completamente agotados, y Holanda, exhausta y tratando de buscar quien le prestase dinero. «Nunca estuvo el dinero tan escaso en la *City*—dicen los historiadores—y no se podía encontrar ni siquiera al 12 por ciento.» Si Francia hubiera tenido entonces una flota militar suficiente para tener en jaque á la inglesa, aun cuando hubiera sido inferior, habría podido, gracias á los esfuerzos hechos al final en los Países Bajos y en Maestricht, imponer á su gusto las condiciones de paz. En cambio, Inglaterra, aunque derrotada en el continente, estuvo siempre en condiciones convenientes para poder concertarla

sin menoscabo; y todo debido al dominio que su Marina ejercía sobre el mar.

El comercio de las tres Naciones sufrió enormemente con la guerra, pero el balance de las presas hechas por unas y otras era ventajoso para la Gran Bretaña, estimándose que ascendió á 2.000.000 £. Otra versión aprecia en 3.434 el número de buques franceses y españoles apresados por Inglaterra, contra 3.238 que le apresaron á ella; pero al considerar estas cifras es preciso también tener en cuenta el número total de buques que cada Nación poseía, pues un millar de barcos franceses representaba una fracción muchísimo mayor de la Marina mercante francesa, que de la inglesa, é implicaban, por lo tanto, una pérdida considerablemente mayor.

«Después del desastre de la Escuadra de L' Étenduère—dice un escritor francés—desapareció de los mares la bandera francesa. Veintidos navíos de línea constituían la Marina de Francia, que sesenta años antes había contado hasta ciento veinte. Los corsarios hicieron pocas presas, pues perseguidos en todas partes y faltos de apoyo, acababan casi siempre por caer en manos de los ingleses. Las fuerzas navales de Inglaterra se paseaban por los mares sin encontrar oposición alguna. Solamente en un año se asegura que apresaron al comercio francés efectos por valor de 7.000.000 £, pero á pesar de este Poder Naval, con el que hubiera podido apoderarse de las colonias francesas y españolas, hicieron pocas conquistas por falta de unidad y perseverancia en la utilización del mismo (1).

En resumen; Francia se vió obligada á restituir sus conquistas por carecer de Marina, é Inglaterra salvó su situación gracias á su Poder Naval, á pesar de no haberlo sabido emplear en forma adecuada para sacar de él las mayores ventajas posibles.

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marina Française.

CAPÍTULO VIII

Guerra de los Siete Años, 1756-1763.—Incontrastable poder de Inglaterra y conquistas en los mares de Norte América, Europa é Indias Orientales y Occidentales.—Combates navales: Byng frente Menorca; Hawke y Conflans; Pocock y D' Aché en las Indias Orientales.

El afán con que deseaban la paz las principales partes contendientes en la guerra austriaca de Sucesión, puede quizás explicarse por el descuido que hubo en resolver, de un modo concluyente y definitivo, muchas de las cuestiones que tenían pendientes entre sí; sobre todo, aquellas que fueron causa del comienzo de la guerra entre la Gran Bretaña y España. No parece sino que las Potencias temían tratar á fondo, asuntos que envolvían los gérmenes de futuras discordias, recelosas, sin duda, que la discusión pudiera prolongar la guerra entonces existente. Inglaterra hizo la paz, porque de otro modo la ruína de Holanda era inevitable, pero no porque se hubiese visto forzada á ello ni tampoco porque cediera en las reclamaciones presentadas contra España el año 1739. El derecho de navegar libremente en los mares de las Antillas sin interrupción ni visita de ningún género, quedó por determinar, como sucedió, igualmente, con otros asuntos de índole diversa. Mas no fué esto sólo; pues también quedaron por fijar los límites entre las colonias francesas é inglesas del valle del Ohío, hacia el Canadá y la frontera terrestre de la península de Nueva Escocia, los cuales siguieron tan vagos como estaban antes. Era, pues, evidente que la paz no podía ser duradera, y si bien es cierto que Holanda se salvó con ella, también lo es que por ella entregó á Inglaterra la supremacía del mar que anteriormente había conquistado.

El verdadero carácter de la lucha, disimulado momentáneamente por la guerra continental, se reveló al punto en la llamada paz, pues aunque la contienda cesase realmente en su aspecto militar, los motivos de queja quedaron subsistentes en todas las partes del mundo.

En la India, no siendo Dupleix bastante poderoso para atacar abiertamente á los ingleses, pensó socavar su poder por medio de la política ya descrita. Mezclándose hábilmente en las querellas de los Príncipes de las cercanías y avanzando su poderío en tanto le fué posible hacerlo, obtuvo así con paso rápido la supremacía política en la parte Sur de la India—comarca casi tan grande como Francia—allá por el año 1751. Concediéronle el título de Nabab, y con esto vino á ocupar desde entonces un lugar entre los Príncipes de la tierra. «La política meramente comercial era ante sus ojos un error, puesto que no podía haber término medio entre el abandono y la conquista.» En el transcurso del mismo año, nuevas concesiones aumentaron el poderío francés con vastas regiones que se extendían hacia el Norte y el Este, comprendiendo toda la costa de Orissa, lo que hizo á Dupleix señor de la tercera parte de la India. Para celebrar sus triunfos y quizás también de acuerdo con su política de causar impresión en el ánimo de los naturales, fundó entonces una ciudad donde levantó una columna en memoria de sus éxitos. No obstante, sus hechos sólo causaron inquietud á los directores de la Compañía; pero en lugar de los refuerzos pedidos se le mandaron exhortaciones para que mantuviera la paz. Próximamente por esta época fué cuando Roberto Clive (que entonces no tenía más que veintiseis años de edad) empezó á manifestar su genio.

A los éxitos alcanzados por Dupleix y sus aliados, vinieron á oponérsele los reveses que al poder francés infirieron los ingleses durante el mando de Clive, ayudados por los indígenas, adversarios de aquella soberanía.

La Compañía en la madre Patria se interesaba bien poco

de los planes políticos de Dupleix, pero en cambio se molestó mucho por la pérdida de dividendos. Se abrieron negociaciones en Londres para llegar á un arreglo de las dificultades existentes y se llamó á Dupleix á Francia, asegurándose que el Gobierno inglés puso este relevo como condición precisa para que la paz fuese duradera. Dos días después de la partida de Dupleix, efectuada el año 1754, firmó su sucesor un tratado con el Gobernador inglés, por el cual se comprometía á abandonar totalmente la política anterior, estipulándose que ninguna Compañía debería inmiscuirse en la política interior de la India, y que todas las posesiones adquiridas en el Carnatic, durante la guerra, deberían ser restituídas al Gran Mogol. Lo que Francia cedía de esta suerte, era un Imperio, tanto en extensión cuanto en población, y el sentimiento de los historiadores franceses, heridos al hablar del asunto, les ha hecho calificar la cesión de ignominiosa; pero por otra parte, ¿cómo podría haberse conservado la posesión de esta comarca cortando la Marina inglesa el camino á la llegada de los refuerzos tan ansiosamente demandados?

En Norte América, á la declaración de paz siguió una agitación contínua originada por sentimientos profundos que á su vez indicaban la tirantez de relaciones existente entre los colonos y las autoridades locales. Los americanos se aferraban á sus miras, con la terquedad propia de la raza. «No habrá reposo para nuestras trece colonias—escribía Franklin—mientras los franceses sean dueños del Canadá.»

La rivalidad de pretensiones sobre la posesión no definida de la región central, que con bastante exactitud podemos designar bajo el nombre de Valle del Ohío, envolvía en sí —caso de obtener éxito los ingleses—la separación militar del Canadá y la Luisiana, mientras que por el contrario, si los franceses ocupaban dicho territorio, como enlazaba los extremos de sus posesiones reconocidas, encerraría á los colonos ingleses entre la cordillera del Alleghany y el mar. Las consecuencias de una cosa ú otra se presentaron con to-

da claridad ante los ojos de los americanos influyentes de aquellos días, á pesar de lo cual eran todavía mucho más trascendentales de lo que pudo haber previsto el más sabio de ellos, siendo esta ocasión á propósito para hacer un estudio curioso acerca del efecto que habría tenido, no ya para América, sino para el mundo entero, que el Gobierno francés y su pueblo hubiesen tenido, respectivamente, voluntad y genio para establecerse y conservar de un modo definitivo las regiones del NO. que entonces disputaban. Pero mientras los franceses que estaban sobre el terreno percibían bien claramente la contienda que se avecinaba, con la terrible desventaja inherente á la desigualdad numérica y á la inferioridad de fuerzas marítimas con que había de lucharse en el Canadá, el Gobierno de la Metrópoli permanecía ciego respecto al valor de la colonia y á la necesidad de defenderla. Por otra parte, el carácter y hábitos de los colonos franceses, faltos de actividad política y sin costumbre de tomar ni ejecutar, por sí mismos, medidas eficaces para la protección de sus propios intereses, hizo que tampoco pudiera remediarse el abandono en que incurrió la madre Patria. El sistema paternal y centralizador del Gobierno francés, había enseñado á los colonos á dirigir sus miradas hacia la madre Patria en todas sus necesidades, y ésta no se ocupó de ellos en semejante ocasión.

Los Gobernadores del Canadá obraron en aquella época con tacto y conocimiento militar, haciendo cuanto pudieron para suplir los defectos y debilidad con que se encontraban; y es posible que su acción fuera más consistente y mejor meditada que la de los Gobernadores ingleses; mas con el descuido que tuvieron los Gobiernos de las Metrópolis respectivas, nada pudo, al final, reemplazar á la facultad que tenían los colonos ingleses de saber valerse á sí mismos. Es curioso y entretenido leer las relaciones contradictorias que los historiadores ingleses y franceses dan, de los propósitos y miras que alentaban los hombres de Estado de ambas Nacio-

nes en aquella época, al empezar á oirse los primeros rumores de la tormenta que amenazaba; la verdad real es que se echaba encima uno de esos conflictos que usualmente parecen imposibles de evitar y que, de ser hacedero, hubieran eludido ambos Gobiernos de muy buena gana. Los límites podrían estar indeterminados, pero los colonos ingleses no.

Los Gobernadores franceses establecieron, donde pudieron, destacamentos en el terreno origen de la disputa y con motivo de la discusión producida en 1754 por el establecimiento de uno de estos puestos, fué cuando apareció el nombre de Washington, por primera vez, en la Historia.

Ocurrieron otras turbulencias en Nueva Escocia y ya con esto comenzaron á despertar los Gobiernos de ambas Metrópolis. En 1755 se mandó la desastrosa expedición de Braddock contra el fuerte Duquesne, hoy Pittsburgo, sitio en que se había rendido Washington el año anterior; y el mismo año, algo más tarde, tuvo lugar otra colisión entre los colonos ingleses y franceses, cerca del Lago Jorge. Aunque fuese la expedición de Braddock la primera operación efectuada, el Gobierno francés se movía ya también por aquella época. En Mayo del mismo año, una gran Escuadra de buques de guerra, en su mayoría armados en *flûte* (1), salió de Brest conduciendo para el Canadá 3.000 soldados y el nuevo Gobernador, De Vaudreuil. El Almirante Boscawen había precedido ya á esta flota y permanecía en acecho á la boca del río San Lorenzo. La guerra no estaba todavía declarada, y, por lo tanto, los franceses tenían legítimo derecho para mandar una guarnición á sus colonias; pero Boscawen tenía órdenes de impedir que esto se efectuara. Una niebla que dispersó á la Escuadra francesa protegió también su paso, pero dos de sus buques fueron vistos por la flota inglesa y apresados el 8 de Junio de 1755. Tan pronto como llegaron estas noti-

(1) Esto es, con cañones á bordo, pero estando la mayor parte desmontados de sus cureñas, á fin de dejar así más espacio disponible para la colocación de las tropas. Cuando se desembarcaban éstas se montaban los cañones.

cias á Europa ordenó Francia á su Embajador en Londres que se retirara; mas ni siquiera siguió á esto la declaración de la guerra. En Julio se dispuso la salida á la mar de Sir Edward Hawke con órdenes de cruzar entre Ouessant y el Cabo Finisterre y de apresar todo barco de guerra francés que avistase; añadiéndose á estas órdenes otras nuevas, en Agosto, por las que se le prevenía apresase cuanto buque francés avistase, ya fuese de guerra, corsario ó mercante y que los mandase á los puertos ingleses. Antes de concluir el año, se habían apresado 300 barcos mercantes evaluados en 6.000.000 $; y 6.000 marineros franceses sufrían prisión en Inglaterra, constituyendo esta cifra un número suficiente para tripular casi diez navíos de línea. Todo esto fué hecho cuando aun existía la paz, nominalmente, entre ambas Naciones, no habiéndose declarado la guerra hasta seis meses después.

Francia parecía siempre someterse; pero lo que hacía era ganar tiempo, preparando cautelosamente un golpe formidable para el que sobradamente se la había esta vez provocado. Continuaron mandándose á las Antillas y al Canadá pequeñas Escuadras y Divisiones navales, mientras en el Arsenal de Brest se hacían ruidosos preparativos y se reunían tropas sobre las orillas del Canal de la Mancha. Inglaterra se vió amenazada con la invasión; amenaza á la cual dicho pueblo ha sido siempre especialmente susceptible. El Gobierno de aquella época, cuya situación no era muy segura, se encontraba singularmente incapacitado para aventurarse en la guerra y se equivocó fácilmente al juzgar el peligro real existente. Además, Inglaterra tropezaba con numerosas dificultades, como le sucedía siempre al principio de una guerra, no sólo por tener que proteger su extenso comercio y numerosas posesiones, sino también por la ausencia de gran número de sus hombres de mar que se encontraban embarcados en buques mercantes esparcidos por todas las partes del mundo. El Mediterráneo tuvo que ser, por lo tanto, aban-

donado; y los franceses, al par que hacían demostraciones de mucho aparato sobre las costas del Canal, equipaban pacíficamente en Tolón una flota de doce navíos de línea que al mando del Almirante La Galissonière se hizo á la mar el 10 de Abril de 1756, convoyando 150 transportes que llevaban á su bordo 15.000 soldados, mandados por el Duque de Richelieu. Una semana después, desembarcaba en salvo este Ejército en Menorca, para sitiar por tierra á Mahón, mientras la flota francesa establecía por mar el bloqueo de dicho puerto.

En realidad, fué esto una sorpresa completa, pues si bien es verdad que al fin empezaron á despertarse sospechas en el Gobierno inglés, su acción se manifestó ya demasiado tarde. La guarnición no había sido reforzada y apenas subiría á 3.000 hombres, de los cuales 35 Oficiales estaban ausentes con licencia, entre ellos el Gobernador y los Coroneles de todos los regimientos. El Almirante Byng salió de Portsmouth con diez navíos de línea, tan sólo tres días antes de que los franceses salieran de Tolón, y seis semanas después de su partida llegaba á las cercanías de Mahón con su flota aumentada en tres navíos más y llevando consigo 4.000 hombres de tropa; pero ya era tarde, porque una semana antes habían abierto brecha practicable en la fortaleza y cuando se avistó la Escuadra inglesa, La Galissonière se dirigió á su encuentro para cerrarle la entrada del puerto.

El combate que se siguió debe por completo su celebridad histórica al suceso singular y trágico á que dió lugar posteriormente. A diferencia del empeñado por Matthews en Tolón, éste presenta algunas enseñanzas tácticas, aplicables, principalmente, á las antiguas condiciones de la guerra, en la época de los barcos de vela; pero este combate está ligado de manera especial al otro anteriormente citado, por el efecto que produjo sobre la imaginación del infortunado Byng, el fallo del Consejo de guerra que juzgó á Matthews. Durante la lucha aludió Byng repetidas veces al cargo hecho á aquel

Almirante por haber abandonado la línea y parece como si hubiese basado en este juicio la causa justificante, ya que no determinante, de su propia conducta. El combate puede describirse brevemente diciendo que las flotas se avistaron mútuamente en la mañana del 20 de Mayo, viniendo al encuentro tras una serie de maniobras ejecutadas por ambas partes, con el viento por babor, siendo su dirección del Este y estando los barcos con la proa al Sur; los franceses, á sotavento, entre los ingleses y el puerto. Byng navegaba en línea de fila con el viento á un largo; los franceses lo ceñían, de modo que cuando Byng hizo señal de combatir, las dos flotas no estaban paralelas, sino que formaban entre sí un ángulo de unos 30 ó 40 grados próximamente (Lámina VII, A A). El ataque que Byng quiso efectuar, según versión propia, fué llevar á cada barco contra su opuesto en la línea adversaria, cosa difícil siempre de ejecutar en cualquiera circunstancia y más aún en esta ocasión en que lo impedía el hecho de ser la distancia que separaba ambas retaguardias, mucho mayor que la existente entre las vanguardias, de suerte que la totalidad de la línea no pudo entrar en acción á la par.

Cuando se hizo la señal de combate, los buques de la vanguardia, para cumplimentar la orden, arribaron, dirigiéndose hacia los franceses con la proa puesta casi sobre los mismos, sacrificando así, en gran parte, los fuegos de su artillería (B, B) y recibiendo, en cambio, de enfilada tres andanadas de los franceses, que barrieron los barcos de proa á popa, causándoles graves averías en la arboladura. El buque número seis de la línea inglesa, á contar de la vanguardia, perdió su mastelero de velacho y tomó por avante [1], con lo que paralizó y estorbó los movimientos de la retaguardia de su línea. Esta fué, indudablemente, la ocasión oportuna para que Byng se hubiese dirigido, en persona, á combatir con su

(1) Tomar por avante.—Se dice que una vela ó conjunto de ellas «toman por avante» cuando, á consecuencia de un cambio rápido del viento, no hay tiempo para maniobrar y lo recibe en dirección contraria á como lo debe recibir.—*(N. de los T.)*

buque, á fin de haber dado ejemplo á los demás de lo que debía hacerse, como hizo Farragut en Mobile cuando vió su línea desordenada con la detención sufrida por el matalote [1] de proa; pero según testimonio del Capitán de bandera, la sentencia de Matthews le acobardó: «Usted ve, Comandante Gardiner, que la señal para formar la línea está arriba y que yo estoy á la cabeza de los navíos *Luisa* y *Trident* (que en la formación deberían haber estado á la cabeza del de Byng). Si yo no fuera el Almirante de la Escuadra, me dirigiría contra ellos como si fuese á combatir un solo buque; mas la desgracia de Mr. Matthews estuvo en no preocuparse de llevar unidas sus fuerzas, lo cual procuraré yo evitar.» Así, pues, la acción fué totalmente indecisa; la vanguardia inglesa quedó separada de la retaguardia y la primera fué la que aguantó en peso el combate, como puede verse en (C).

Un autor francés censura á La Galissonière por no haber virado á barlovento de la vanguardia enemiga para haberla envuelto y destrozado. Otro escritor hay que dice ordenó el movimiento, que no pudo ejecutarse por las averías sufridas en el aparejo; mas esto no parece probable, pues la única avería de la Escuadra francesa, en la arboladura, consistió en la pérdida de una verga de gavia, mientras que los ingleses tuvieron muchas más. Puede que la verdadera razón sea la admitida y dada por una autoridad francesa en asuntos de guerra naval. La Galissonière consideró, sin duda alguna, que su misión principal consistía en apoyar el ataque que se hacía por tierra sobre Mahón, y que no debía destruir la flota inglesa, si con ello exponía á su Escuadra. «La Marina francesa ha preferido siempre la gloria de asegurar ó conservar una conquista, al hecho, más brillante quizás, pero en la actualidad menos real, de apresar algunos barcos; y de aquí que se haya aproximado más de cerca al verdadero fin pro-

(1) Se llama *matalotes* en una formación de Escuadra á los barcos inmediatamente próximos en la línea, ó *vecinos* uno de otro. —*(N. de los T.)*

puesto en la guerra» [1]. La exactitud de esta conclusión depende del parecer que se tenga sobre el verdadero objeto de la guerra naval. Si la Marina no sirve más que para asegurar meramente la posesión de uno ó más puntos de la costa, entonces viene á ser simplemente una rama del Ejército precisa para cierta ocasión y subordinada en acción, como es consiguiente; pero si el verdadero objetivo estriba en adquirir preponderancia sobre la Marina enemiga y con ello el dominio del mar, entonces los buques y las flotas enemigas son los verdaderos blancos que deben atacarse en cuantas ocasiones se presenten para ello.

Algo de esto parece vislumbrarse en lo que Morogues escribió, diciendo que la mar no es un campo de batalla cuya posesión hay que defender, ni tampoco sitio en que existan plazas que conquistar. Si la guerra naval es una guerra de puestos, entonces la acción de las flotas debe subordinarse al ataque y defensa de estos puestos; mas si su objeto consiste en acabar con el poder marítimo del enemigo, cortándole sus comunicaciones con el resto de sus posesiones, agotando los recursos de su riqueza y su comercio, para obtener la clausura posible de sus puertos, entonces, el objetivo de sus ataques tiene que ser las fuerzas militares organizadas que el adversario mantenga á flote, ó lo que es lo mismo, la Marina. A este último camino debió Inglaterra—bajo cualquier aspecto que se considere el asunto—el dominio del mar que al final de esta guerra obligó á la restitución de Menorca, mientras que el primero acarreó, en cambio, para Francia el desprestigio de su Marina. Tomemos, por ejemplo, este mismo caso de Menorca; si La Galissonière hubiese sido derrotado, Francia habría perdido á Richelieu con sus 15.000 hombres, los cuales habrían quedado encerrados en Menorca, del mismo modo que lo fueron en Sicilia los españoles el año 1718. La Marina francesa aseguró, pues, la rendición de la isla; mas tan ligera fué la impresión que causó esto en el Gobier-

(1) Ramatuelle: Tactique Navale.

no y en el público, que un Oficial de Marina francés, al hablar del asunto, dice lo siguiente: «Parece increíble que el Ministro de Marina, después del glorioso empeño de Mahón, en lugar de inspirarse en el celo de un encendido patriotismo, aprovechándose del impulso que esta victoria daba á Francia para reconstituir su Marina, estimase oportuno vender los barcos y aparejos que aun teníamos en nuestros puertos. Pronto veremos las deplorables consecuencias que tuvo esta conducta pusilánime de parte de nuestros hombres de Estado» (1).

Ni la gloria ni la victoria son tan evidentes, pero se comprende perfectamente que si el Almirante francés hubiese pensado menos en Mahón y se hubiese aprovechado de la gran ventaja que la suerte le había concedido para apresar ó echar á pique cuatro ó cinco buques de los enemigos, el pueblo francés se habría anticipado á la explosión de entusiasmo que por los asuntos navales sintió después en el año 1760, cuando ya era demasiado tarde para todo. En el resto de esta guerra, las flotas francesas no aparecen más que perseguidas en todas partes, excepto en las Indias Orientales.

La acción impuesta á las flotas francesas estuvo, sin embargo, de acuerdo con la política general seguida por el Gobierno francés; y es probable que John Clerk tenga razón al decir que aparece en esta acción de Menorca una táctica demasiado bien definida para que sea meramente accidental; táctica esencialmente defensiva en su objetivo y fin (2). En efecto; al adoptar el Almirante francés su posición á sotavento, no sólo protegía á Mahón, sino que tomaba también una buena posición defensiva, imponiendo al enemigo la necesidad de atacarle con todos los riesgos consiguientes; fundándose en esto Clerk para asegurar que lo que hicieron los principales barcos franceses, después de castigar rudamente á los buques que acometían, fué retirarse astutamente (C)

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Historie de la Marine.
(2) Clerk: Naval Tactics.

para obligar así á sus adversarios á verificar un nuevo ataque con idénticos resultados. Igual sistema siguieron repetidas veces, en la guerra de América, veinte años más tarde, con éxitos bastante parecidos; de modo que, aunque falte la declaración solemne de este sistema, puede, sin embargo, concluirse diciendo que la guerra defensiva, circunspecta y económica, fué el primer propósito de las autoridades francesas, que basaban, sin duda, esta manera de ser en las razones dadas por el Almirante Grivel, perteneciente á dicha Nación:

«Si dos Potencias marítimas están en guerra, la que cuente con menos barcos, deberá siempre esquivar los encuentros dudosos; deberá correr tan sólo los riesgos que sean necesarios para el desempeño de sus comisiones, rehuyendo el combate por medio de maniobras, y en último extremo, si se ve obligada á combatir, deberá asegurar la manera de hacerlo en condiciones favorables. La actitud que deba adoptarse dependerá radicalmente de la fuerza del adversario. No nos cansaremos de repetir que con respecto á la manera de obrar, sea con una Potencia más poderosa ó más débil, Francia tiene ante sí dos estrategias distintas que adoptar, radicalmente opuestas en medios y fines: la gran guerra y la guerra de corso.»

Semejante declaración, hecha en tono tan serio por un Oficial de rango elevado, debe recibirse con respeto, tanto más cuanto que expresa en sí la persistente política seguida por una Nación grande y guerrera; pero podría preguntarse si sería posible asegurar así un Poder Naval capaz de merecer nombre semejante. De todo lo expuesto se deduce lógicamente que los combates entre fuerzas iguales no deben recomendarse, ante la posibilidad de que las pérdidas que se tengan puedan ser mayores que las del adversario. «En efecto—dice Ramatuelle, defendiendo la política francesa—¿de qué hubiera servido que los ingleses hubiesen sufrido la pérdida de algunos barcos?» Pero razonando así, la consecuencia inmediata de este argumento equivale á decir que lo mejor es esquivar la lucha con el enemigo. Como dice otro francés [1] anteriormente citado, se consideraba como una desgra-

(1) Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes.

cia que los barcos encontraran á una fuerza enemiga, y si esto sucedía, su deber era esquivar la acción, siempre que fuera posible hacerlo honrosamente. Tenían objetivos ulteriores de más importancia que batir á la Marina contraria. Semejante conducta no puede seguirse sistemáticamente durante muchos años sin que afecte al buen espíritu de los Oficiales obligados á observarla, y conduce directamente á que un hombre del temple del Conde de Grasse, valiente como nadie en el mando de una flota, no aniquilara la flota inglesa al mando de Rodney, como pudo hacerlo, muy bien, el año 1782.

El 9 de Abril del citado año, sufriendo una caza de los ingleses entre las islas de Barlovento, la casualidad hizo que quedasen por sotavento suyo diez y seis buques británicos pertenecientes á la Escuadra, mientras que el cuerpo principal de la misma permanecía encalmado sobre la Dominica. Aunque muy superior en fuerzas á las que representaban estos barcos separados, De Grasse los dejó sin molestarlos en lo más mínimo durante las tres horas que duró este estado de cosas, limitándose tan sólo á cañonearlos á distancia con la vanguardia de su mando, siendo después aprobada su conducta por el Consejo de guerra que le juzgó, en el cual se encontraban muchos Oficiales de elevada categoría é indudable distinción, los cuales calificaron el hecho como «un acto de prudencia de parte del Almirante, dictado por los proyectos ulteriores del crucero.» Tres días después sufría una completa derrota causada por la flota á quien había dejado de atacar cuando estaba desventajosamente colocada y todos los proyectos ulteriores del crucero caían con esto á tierra, como es consiguiente.

Volviendo á Menorca, diremos que, tras la acción del 20, Byng fué llevado ante un Consejo de guerra, que falló diciendo no podía haberse hecho más, y que la flota inglesa debería ir á Gibraltar para proteger á esta plaza contra un ataque. En Gibraltar fué Byng relevado por Hawke y envia-

do á Inglaterra para ser juzgado. El Consejo de guerra, á pesar de haber declarado explícitamente que no podía imputársele cobardía ni deslealtad, lo conceptuó, sin embargo, culpable de no haber hecho todos los esfuerzos posibles para derrotar á los franceses ó para libertar la guarnición de Mahón; y, como la Ordenanza asigna para este delito la pena de muerte, sin más alternativa, el Consejo de guerra se vió obligado á sentenciarlo á esta pena. El Rey no quiso indultarlo y Byng fué, en consecuencia, fusilado.

La expedición contra Menorca se había comenzado cuando duraba aún el periodo de paz nominal. El 17 de Mayo, tres días antes del combate de Byng, Inglaterra declaró la guerra y Francia contestó aceptando el 20 de Junio. El 28 se rindió Mahón, con lo que pasó Menorca á manos de los franceses.

La naturaleza de los resentimientos que tenían entre sí las dos Naciones y los lugares donde habían ocurrido, marcaban claramente el sitio donde estaba el verdadero teatro de la guerra y con razón podía suponerse, entonces, que aquello era el principio de una gran lucha marítima, en la que iban á ocurrir grandes combates navales acompañados de importantes cambios de dominio en las posesiones coloniales y exteriores de las dos Potencias citadas. Pero de ambas, sólo Inglaterra fué quien supo apreciar la realidad de las cosas, pues Francia desdeñó nuevamente los asuntos de mar por razones que expondremos brevemente á continuación. Sus flotas apenas se veían; y al perder el dominio del mar, fué entregando sus colonias una por una y con ellas todas las esperanzas que tenía cifradas en la India. Más tarde arrastró á España, como aliada, en la lucha; pero esto no implicó más variación que envolver á esta Nación en la misma ruína exterior.

En tanto, Inglaterra, que se defendía y alimentaba del mar, se paseaba en todo tiempo por doquiera. Segura y próspera en su propio territorio, mantenía con su dinero á los

enemigos de Francia y al cabo de siete años el antiguo Reino de la Gran Bretaña quedaba convertido en el Imperio británico.

Está muy lejos de la realidad pensar que Francia habría podido luchar con éxito en el mar contra Inglaterra, sin tener algún aliado. En 1756, la Marina francesa se componía de sesenta y tres navíos de línea, de los cuales cuarenta y cinco estaban en buen estado, pero eran deficientes en pertrechos y artillería. España tenía cuarenta y seis navíos de línea; pero dados los hechos observados antes y después de esta fecha, puede muy bien dudarse que su eficiencia estuviese á nivel de su número. Inglaterra contaba en esta época con ciento treinta navíos de línea; y cuatro años después tenía ya armados y en comisión, ciento veinte de los mismos. Por consiguiente, cuando una Nación consiente que su inferioridad militar ó marítima llegue á ser tan grande como fué la de Francia en esta ocasión, no puede esperar el éxito. No obstante, obtuvo al principio ventajas sobre su adversario.

A la conquista de Menorca siguió la adquisición de Córcega, hecha en Noviembre del mismo año, en cuya fecha cedió la República de Génova á Francia todos los puertos fortificados de la citada isla. Con Tolón, Córcega y Mahón en sus manos, contaba ahora Francia con fuertes puntos de apoyo que constituían poderosa base en el Mediterráneo. En el Canadá, no obstante la inferioridad numérica, se señalaron por su éxito las operaciones militares ejecutadas bajo la dirección de Montcalm el año 1756. Al mismo tiempo, un Príncipe de la India, atacaba allí á los ingleses, arrebatándoles Calcuta, proporcionando el hecho la ventaja consiguiente para los franceses. Pero todavía hubo otro incidente que ofreció á los hombres de Estado franceses nueva base para reforzar su situación en el Océano, pues los holandeses prometieron á Francia no renovar la alianza con Inglaterra, sino permanecer neutrales. Inglaterra se desquitó de ésto decretando «el bloqueo de todos los puertos franceses y declarando presa le-

Esto ocurrió en vísperas de la guerra mundial
Unos por Alemania, como por los aliados

gal á todos los barcos que fueran con destino á dichos puertos.» Atentado semejante á los derechos de los neutrales, sólo puede efectuarlo la Nación que conoce no tiene nada que temer de los mismos, caso de que decidan levantarse contra ella. Así, pues, la conciencia de su poder hacía agresiva á Inglaterra y de aquí que Francia hubiera podido aprovechar la irritación que la conducta de aquella Nación producía sobre los neutrales, para atraer á su causa, en contra de su enemigo, á España y quizás también á otras Potencias.

En lugar de concentrar sus esfuerzos contra Inglaterra, Francia se lanzó nuevamente en otra guerra continental y esta vez unida á un aliado nuevo y por demás extraño, la Emperatriz de Austria. Ésta, aprovechándose diestramente de las supersticiones religiosas del Rey y de la ira que sentía su querida hacia Federico el Grande, á causa de los sarcasmos que éste había proferido contra ella, consiguió atraer á Francia en alianza contra Prusia. A esta alianza se unieron después Rusia, Suecia y Polonia.

La Emperatriz excitaba á Francia diciendo que, como Nación católica, debería unirse á Austria para contribuir á arrancar la Silesia de manos de un Rey protestante, expresando después que cedería de buen grado á Francia la parte de territorio que poseía en los Países Bajos que aquélla había siempre deseado.

Federico el Grande, al saber la coalición que se había formado contra él, en lugar de esperar el desarrollo de los sucesos, puso á sus Ejércitos en movimiento, invadiendo la Sajonia, que estaba también bajo la soberanía del Rey de Polonia. Este movimiento tuvo lugar en Octubre de 1756, y con él empezó la guerra de los Siete Años, que, á semejanza de la guerra austriaca de Sucesión, aunque no en tal alto grado, llevó á algunos de los contendientes fuera de la causa origen de la diferencia. Así, pues, Francia, que tenía ya entre manos una gran querella con sus vecinos del opuesto lado del Canal, se metió, sin necesidad, en otra lucha, con el

propósito reconocido de contribuir al engrandecimiento de aquel Imperio austriaco, que con política más sabia había procurado largo tiempo abatir.

Inglaterra, por su parte, vió claramente en esta ocasión donde estaban sus verdaderos intereses. Haciendo de la guerra continental caso completamente secundario, dedicó todos sus esfuerzos al mar y á las colonias, mientras ayudaba á Federico no sólo con dinero sino con una cordial simpatía en la guerra que sostenía en defensa de su Reino; guerra que distraía y dividía tan seriamente los esfuerzos de la Francia. Inglaterra, pues, no tuvo, en realidad, que atender más que á una sola guerra. Además, en el mismo año cambió la dirección de la lucha, pasando de manos de un Ministro débil á las del intrépido y valiente William Pitt, quien conservó el poder hasta el año 1761, en cuya fecha estaban ya prácticamente asegurados los fines propuestos en la guerra.

Para atacar al Canadá podían seguirse dos caminos principales: uno por el Lago Champlain y otro por el San Lorenzo. El primero era enteramente interior ó terrestre, y, por tanto, no concierne á nuestro tema más que decir, que no quedó del todo abierto á los ingleses hasta después de la toma de Quebec, acaecida el año 1759. En 1757 fracasó la tentativa llevada á cabo contra Louisburg, en razón á no haber querido el Almirante inglés empeñar combate contra dieciseis navíos de línea, que allí encontró, con los quince que llevaba á sus órdenes, los cuales, según dijo, eran también inferiores á los otros en artillería. Tuviese ó no razón en su manera de obrar, la indignación sentida en Inglaterra demuestra claramente la diferencia fundamental de política que existía entre los dos Gobiernos, francés é inglés. Al siguiente año mandaron allí á un Almirante de más espíritu, Boscawen, el cual llevó consigo 12.000 hombres de tropa, debiendo decir, en justicia, que sólo encontró cinco navíos en el puerto. Se desembarcaron las tropas y se empezó el sitio que protegió la flota del lado del mar, única dirección capaz

de ofrecer algún peligro, quedando con esto cortada para los sitiados la línea exclusiva de comunicaciones por donde podían esperar la llegada de recursos. Se rindió la isla el año 1758, con cuyo hecho pudieron los ingleses marchar libremente hacia el corazón del Canadá por medio del río San Lorenzo, proporcionándoles esto una nueva base de operaciones, tanto para el Ejército como para la Marina.

Al siguiente año se envió contra Quebec una expedición al mando de Wolfe, basándose todas sus operaciones en el apoyo que prestó la Escuadra, la cual, no solamente transportó al Ejército al lugar requerido, sino que estuvo moviéndose arriba y abajo en el río, según lo exigieron los diversos hechos verificados. El desembarco que trajo la acción decisiva, se hizo también directamente desde los barcos.

La habilidad y acertadas disposiciones de Montcalm habían conseguido detener los ataques verificados en los dos años anteriores por parte del Lago Champlain, pero falto de recursos, había escrito á Francia pidiéndolos con toda urgencia, siéndole negados por el Ministro de la Guerra, quien le contestó diciéndole, entre otras razones, que era muy probable los interceptaran los ingleses en el camino y que, mientras más refuerzos mandara Francia, más se agitaría Inglaterra para enviarlos también. En una palabra, la posesión del Canadá dependió por completo del Poder Naval.

Montcalm, seguro de que el ataque á Quebec había de tener lugar por el río, se vió, por tanto, obligado á debilitar la resistencia que ofrecía sobre el camino del Champlain, á pesar de lo cual los ingleses en aquel año no consiguieron avanzar más allá de la orilla del lago; y aunque sus operaciones fueron de mérito, no tuvieron resultado alguno sobre Quebec.

En 1760, los ingleses poseían la vía del San Lorenzo, contando con Louisburg en un extremo y con Quebec en el otro, por lo que parecían estar ya firmemente asegurados. Sin embargo, el Gobernador francés De Vaudreuil conserva-

ba aún la posesión de Montreal y los colonos esperaban todavía que Francia les mandase auxilios. La guarnición inglesa de Quebec, aunque inferior en número á las fuerzas canadienses, fué tan imprudente que dejó la ciudad y salió á encontrarlas en campo descubierto. Derrotados allí y perseguidos por el enemigo, en poco estuvo que no entrara éste en Quebec, revuelto con las tropas inglesas; mas no habiendo sido así, se levantaron trincheras contra la ciudad. Pocos días después, apareció á la vista de la población una Escuadra inglesa y la plaza se salvó. «De este modo—dice el antiguo cronista inglés de la Marina—pudo apreciar el enemigo lo que significaba ser inferior en el mar; porque si hubiese habido una Escuadra francesa capaz de salir á impedir que los ingleses remontasen el río Quebec, tendría que haberse rendido.» Cortadas, pues, las comunicaciones para el pequeño Cuerpo de tropas francesas que permanecía en Montreal, no tuvo más remedio que rendirse á los tres Ejércitos ingleses que le sitiaban, uno por Lago Champlain, y los otros dos por Oswego y Quebec. La rendición de la ciudad tuvo lugar el 8 de Septiembre de 1760, y puso fin para siempre al dominio francés en el Canadá.

En todas las partes del mundo tuvieron las armas inglesas igual fortuna desde la subida de Pitt al poder, y solamente al principio fué cuando se vieron detenidas por algunos ligeros reveses. No sucedía así en el continente, donde el heroismo y habilidad de Federico el Grande mantenía con dificultad su brillante lucha contra Francia, Austria y Rusia. El estado de las dificultades de su posición y de las combinaciones político-militares que acompañaron á tal guerra, no forma parte de nuestro estudio y, por lo tanto, no lo consideraremos.

El Poder Naval no aparece en esta lucha mostrando sus efectos de modo directo, pero indirectamente se hizo sentir de dos maneras diferentes: primero, en las subvenciones que Inglaterra pudo facilitar á Federico á causa de su gran rique-

za y crédito—dinero que en manos tan hábiles y económicas como las suyas significaba mucho—y segundo, en los entorpecimientos causados á Francia con los ataques llevados á cabo por Inglaterra contra sus colonias y contra sus propias costas, unido á la destrucción de su comercio y al dinero —bastante poco por cierto y dado bien á regañadientes— que los franceses se vieron obligados á conceder para el arreglo de su Marina.

Así, pues, Francia, ante los constantes azotes del Poder Naval, no tuvo más remedio que tratar de hacer algo contra el mismo, á pesar de la ceguera y mala voluntad de sus gobernantes; pero no contando más que con escasísima Marina, y viéndose incapacitada de poder sostenerse con ella en todas las partes del mundo, decidió concentrar sus esfuerzos sobre un solo punto determinado, siendo éste la misma Inglaterra cuyas costas habían de ser invadidas. Esta decisión produjo en seguida profunda inquietud en la Nación inglesa y fué causa de que durante algunos años las grandes operaciones navales se concretaran sólo á las costas del Canal y á las de Francia. Mas antes de describirlas será bueno resumir de manera general el plan seguido por Inglaterra para hacer uso de su enorme Poder Naval.

Además de las operaciones ya descritas sobre el continente americano, se compuso este plan de las cuatro partes siguientes que se detallan á continuación:

1. Los puertos franceses del Atlántico quedaron vigilados por las fuerzas británicas, especialmente el de Brest, con objeto de impedir que las Escuadras, fuesen grandes ó pequeñas, pudieran salir á fuera sin combatir.

2. Con divisiones volantes se efectuaron ataques sobre las costas del Atlántico y Canal, seguidos, á veces, de desembarcos de pequeños Cuerpos de Ejército. Estos ataques, cuya dirección no podía prever el enemigo, se proyectaron principalmente con el fin de obligarle á tener fuerzas listas y dispuestas en muchos puntos diferentes, lo que se traducía

en disminución del contingente activo de tropas que operaban contra el Rey de Prusia. Aunque la tendencia llevada al ejecutar este plan fuese verdaderamente la expresada, es muy dudoso que la distracción de fuerzas así efectuada resultase realmente de mucha eficacia para Federico.

No haremos mención detallada de estas operaciones cuyos efectos fueron muy poco visibles en el curso general de la guerra.

3. Se asignó una flota al Mediterráneo, manteniéndola sobre Gibraltar, para impedir que la flota francesa de Tolón pudiese atravesar el Estrecho y pasar al Atlántico. No aparece se hiciera tentativa alguna seria para cortar las comunicaciones de Francia con Menorca. La flota del Mediterráneo, aunque constituía un mando independiente, estuvo, sin embargo, subordinada en acción á la del Atlántico.

4. Se enviaron expediciones lejanas contra las colonias francesas del exterior, tales como las Antillas y las colonias de la costa occidental de Africa, manteniéndose una Escuadra en las Indias Orientales para asegurar el dominio de aquellos mares, sosteniendo con ello á los ingleses en la península del Indostán y cortando las comunicaciones de los franceses. Estas operaciones en aguas lejanas jamás se interrumpieron, habiendo asumido su mayor actividad y más amplias proporciones tras la destrucción de la Marina francesa (la cual libró á Inglaterra del temor de la invasión) y la equivocada entrada de España en la guerra, el año 1762, pues esto ofreció á Inglaterra la perspectiva de obtener en sus empresas un botín mucho más rico.

El estrecho bloqueo que sufrió la flota enemiga de Brest, sostenido sistemáticamente desde el principio, durante el curso total de la guerra, puede considerarse más bien como operación definitiva que ofensiva; pues aunque la intención real fuese combatir al enemigo, si se ofrecía oportunidad favorable para ello, el principal objeto fué neutralizar un arma ofensiva puesta en manos del enemigo, siendo la destrucción

de dicha arma objeto completamente secundario. La verdad de esta observación se demostró con la explosión de temor y angustia que se esparció por toda Inglaterra cuando, debido á una ausencia inevitable de la flota bloqueadora el año 1759, pudo escapar la Escuadra francesa. El efecto causado por el bloqueo en esta guerra y en las posteriores, hizo que los franceses estuviesen siempre en constante estado de inferioridad respecto al manejo efectivo de sus buques, á pesar de su buen aspecto exterior y de la igualdad numérica de sus fuerzas.

La situación del puerto de Brest era tal, que una Escuadra bloqueada en él no podía salir fuera mientras reinasen los tiempos duros del Oeste, que eran precisamente los peligrosos para los bloqueadores; por lo tanto, estos últimos tenían la costumbre de abandonar el bloqueo cuando se levantaban dichos temporales, corriendo en popa á buscar el abrigo de Torbay ó Plymouth, donde permanecían seguros de que en este intervalo los franceses no podían salir del puerto y tenían cuidado de volver á su Estación tan pronto como saltaba viente del Este. Obrando así, disponían siempre de tiempo suficiente para llegar á su destino, antes de que pudiera tomarle mucha delantera en su salida una flota numerosa y mal manejada, caso de que al fin decidieran efectuar su evasión.

A fines del año 1758, Francia, con el espíritu abatido por la derrota que sufría en el continente, acosada y humillada por los golpes de mano que los ingleses ejecutaban sobre sus costas, (que tanto habían sufrido, particularmente durante todo aquel año) y viendo que no era posible llevar adelante las dos guerras, continental y marítima, con los recursos pecuniarios con que contaba, determinó asestar un golpe, directamente, contra la misma Inglaterra. Su comercio estaba arruinado, mientras que el del enemigo aumentaba, traficando por todas partes según quería. La vanagloria de los comerciantes de Londres consistía en decir que bajo el gobierno de Pitt, el comercio inglés había estado unido con la gue-

rra y había florecido por ella [1]; y este comercio próspero fué también el alma de la lucha en tierra, por el dinero que prodigaba á los enemigos de Francia.

Por esta época vino al poder, llamado por Luis XV, un nuevo Ministro, activo é inteligente, llamado Choiseul. Desde los principios del año 1759, se hicieron preparativos en los puertos del Océano y del Canal. Se construyeron chalanas para el transporte de tropas en los puertos del Havre, Dunquerque, Brest y Rochefort. Se pensaba embarcar nada menos que 50.000 hombres para verificar la invasión de Inglaterra y al mismo tiempo se enviarían 12.000 soldados más, dirigidos exclusivamente contra Escocia. Se equiparon dos Escuadras, ambas de respetable fuerza individual, una en Tolón y otra en Brest, y la unión de las dos Escuadras en este último punto, constituía el primer paso de esta gran empresa; pero precisamente esto fué lo que le faltó, debido á la superioridad naval de los ingleses y á la posesión de Gibraltar.

Parece increíble que el mismo William Pitt, tan resuelto y firme como era, ofreciese á España, en 1757, la cesión de la ciudadela avanzada desde donde Inglaterra vigilaba el camino que conduce del Mediterráneo al Atlántico, como precio de su ayuda para recobrar Menorca; mas, felizmente para Inglaterra, España rehusó. En 1759, el Almirante Boscawen mandaba la Escuadra inglesa del Mediterráneo. Al verificar un ataque contra unas fragatas francesas que estaban en la rada de Tolón, quedaron algunos de sus barcos tan averiados, que se vió obligado á darse á la vela, con toda su Escuadra, para Gibraltar, á fin de reparar allí las averías; mas no lo hizo, sin embargo, sin tomar la precaución de estacionar, de trecho en trecho, fragatas esploradoras, que por medio de un sistema convenido de señales al cañón, habían de hacerle saber, con anticipación, la aproximación del ene-

(1) Mahón: History of England.

migo. Aprovechando su ausencia y en cumplimiento de órdenes recibidas, el Comodoro francés De la Clue, salió de Tolón el 5 de Agosto, con doce navíos de línea, encontrándose el 17 en el Estrecho de Gibraltar con viento fresco del Este que bien pronto lo condujo al Atlántico. Todo parecía propicio; una espesa bruma y las sombras de la noche servían para ocultar á los buques franceses de la vista de tierra, aunque sin dejar por esto de verse entre sí unos á otros, cuando se apareció una fragata inglesa por la proa á corta distancia. Tan pronto como vió ella á la Escuadra, comprendiendo que debían ser enemigos, empezó á hacer por tierra cuanto pudo, disparando los cañonazos convenidos de señal. Persistir en la empresa era inútil; sólo la huída era el único recurso que quedaba, y el Comodoro francés, esperando eludir la caza que comprendió había de venir, gobernó al ONO. hacia alta mar, apagando todas las luces para no denotar con ellas su presencia; pero fuera por falta de cuidado ó deslealtad —apuntado esto último por un Oficial de Marina francés— cinco navíos de los doce que constituían la Escuadra, arrumbaron al NO. y á la mañana siguiente, al no ver á su jefe, se refugiaron en Cádiz. Se comprende, pues, el desaliento que experimentaría el Comodoro francés cuando al amanecer viera sus fuerzas tan disminuídas.

A las ocho de la mañana se avistaron algunas velas y durante algunos minutos esperó encontrarse con los barcos perdidos, pero en lugar de éstos eran los exploradores de la flota de Boscawen, que en número de catorce navíos de línea iban en plena persecución. Los franceses formaron su orden de combate en línea de bolina y trataron de huir, pero resultó, como era natural, que la velocidad de la Escuadra era menor que la de los buques ingleses más rápidos.

La regla general de todas las cazas en que el perseguidor es decididamente superior al adversario, consiste principalmente en mantener el orden lo extrictamente necesario para hacer que los buques de cabeza, ó sea los más rápidos, que-

den á conveniente distancia de aquellos que lo son menos para que, si el caso lo requiere, puedan recibir auxilio de éstos, antes de ser vencidos aisladamente por el enemigo; de todo lo cual se tenía cabal idea en la Marina inglesa por aquella época, y en verdad que era esta ocasión muy oportuna para llegar á una *mêlée*.

Boscawen obró, pues, con arreglo á esto. En la parte contraria, el navío francés de retaguardia emuló noblemente el ejemplo dado por L' Étenduère cuando salvó su convoy. Alcanzado á las dos por el primer buque inglés y rodeado poco más tarde por cuatro más, su Comandante hizo durante cinco horas una resistencia desesperada, en la que, ciertamente, no cifraba su salvación, pero con la cual esperaba entretener á los enemigos lo suficiente, para permitir escaparan los buques más veleros, consiguiéndolo, gracias á las averías que logró causar al asaltante y á la mayor velocidad de los navíos franceses. Con esto pudieron dichos buques eludir aquel día un combate á corta distancia, que no podría haber terminado más que con la captura de todos. Cuando dicho navío arrió su bandera, había perdido ya los tres masteleros y no tenía más que los palos machos; el mesana cayó poco después y el casco estaba tan lleno de agua, que el barco con dificultad podía mantenerse á flote. M. de Sabran—cuyo nombre merece ser recordado—había recibido once heridas en esta heroica resistencia, con la cual dió un ejemplo tan señalado de los deberes que incumben á una retaguardia, así como de los servicios que puede prestar cuando se trate de retardar la persecución del enemigo.

En la noche de este día, dos de los buques franceses, navegando á un largo, consiguieron escapar hacia el Oeste. Los cuatro restantes continuaron su huída como antes, pero la mañana siguiente el Comodoro francés, desesperando encontrar salvación, puso la proa á la costa de Portugal, y varó los barcos entre Lagos y Cabo San Vicente. El Almirante inglés los siguió y atacó, quemando dos de ellos y

apresando los demás, sin tener para nada en cuenta la neutralidad de Portugal. Por semejante ofensa no se dió más explicación que la contenida dentro de los límites de una satisfacción, hecha por pura fórmula. Dependía Portugal demasiado de Inglaterra para que se tuvieran con él muchos miramientos. Pitt, al escribir al Ministro inglés en Portugal respecto al asunto, le encargaba suavizara las susceptibilidades del Gobierno portugués, pero sin permitir, por ningún concepto, la suposición de que se les iban á entregar los barcos apresados ó á censurar la conducta del distinguido Almirante, por el hecho realizado [1].

La destrucción ó dispersión de la flota de Tolón, detuvo la invasión de Inglaterra, á pesar de lo cual, los cinco barcos que entraron en Cádiz constituyeron un motivo constante de ansiedad para Sir Edward Hawke, que cruzaba delante de Brest. Frustrado el principal objeto de Choiseul, aun persistió en llevar á cabo la invasión de Escocia. La flota francesa de Brest á las órdenes del Mariscal de Conflans,—Oficial de Marina, á pesar de su título,—contaba con veinte navíos de línea y varias fragatas. El número de las tropas que debían ser embarcadas ha sido apreciado de diverso modo, fijándolo unos en 15.000 hombres y otros en 20.000.

El proyecto primitivo consistía en escoltar los transportes sólo con cinco navíos de línea y varios buques pequeños. Conflans insistió en que la flota toda debería ir al desempeño de esta comisión. El Ministro de Marina no tenía confianza suficiente en los talentos tácticos del Almirante para creerle capaz de detener al enemigo, entretenerlo y conducirse así, sin arriesgar un encuentro decisivo, para asegurar la libre llegada del convoy al punto de su destino, cerca del Clyde. Creía él que habría necesidad de sostener una acción general y en este supuesto consideró que sería mejor tenerla antes de que las tropas salieran; porque si el resultado era desastroso, el convoy al menos, no sería sacrificado; y si por el con-

(1) Mahon: History of England.

trario, se obtenía una victoria decisiva, entonces, quedaría el camino completamente libre de obstáculos.

En vista de esto, se reunieron los transportes, mas no en Brest, sino en todos los puertos meridionales que existen hasta la desembocadura del Loira y la flota francesa se hizo á la mar, con el deliberado propósito de batir al enemigo; pero no es fácil conciliar su conducta posterior con el propósito expresado, como tampoco con las instrucciones [1] de combate, tan detalladas, que dió el Almirante antes de efectuar su salida del puerto.

Sobre el 5 ó 6 de Noviembre hubo un tremendo temporal del Oeste. Hawke, después de capearlo y sufrir sus embates por espacio de tres días, se dejó correr en popa, dirigiéndose hacia Torbay, en cuyo punto buscó refugio esperando á que el viento cambiara, manteniéndose con su Escuadra siempre lista, para salir á la mar á la primera indicación. El mismo temporal, que retenía á los franceses en Brest, fué una suerte para la pequeña Escuadra que á las órdenes de Bompart se esperaba, procedente de las Antillas; pues á favor de aquél, pudo escabullirse y meterse en Brest aprovechando la ausencia de Hawke, de dichas aguas. Conflans hizo sus preparativos con actividad, distribuyó las dotaciones de los barcos de Bompart entre los de su mando, los cuales se encontraban bastante faltos de gente y se hizo á la mar el 14 de Noviembre con viento del Este, gobernando en seguida hacia el Sur, lisonjeándose de haber escapado ya, de Hawke. Sin embargo, este último había salido de Torbay el 12 y aunque tuvo de nuevo que arribar, salió por segunda vez el 14, precisamente el mismo día que Conflans lo hacía de Brest.

No tardó mucho Hawke en llegar á su puesto, sabiendo en el acto que se había visto al enemigo por el Sur navegando hacia el Este, de lo que dedujo fácilmente que se dirigían á la bahía de Quiberon, por lo cual enderezó su rumbo hacia

(1) Para saber los detalles de estas instrucciones, véase á Troude: *Batailles Navales.*

el mismo punto, forzando de vela para llegar pronto á este fondeadero. A las once de la noche del 19, el Almirante francés, calculaba encontrarse á 70 millas de Belle Isle [1] cuyo punto le demoraba al SO ¼ O., y habiéndose levantado viento frescachón del Oeste, determinó aguantarse con poca vela sobre Belle Isle. El viento continuó aumentando durante la noche, rolándose, por fin, al ONO. Al romper el día se avistaron varios buques por la proa, que resultaron ser la Escuadra inglesa del Comodoro Duff que bloqueaba á Quiberon. Se hizo señal para emprender la caza y los ingleses apelaron á la fuga separándose en dos Divisiones, de las cuales una puso la popa al viento y la otra se puso á ceñir [2] proa al Sur. La mayor parte de la flota francesa continuó su rumbo tras la primera División, esto es, hacia la costa; pero hubo un barco que se separó en seguimiento de la segunda. Poco después, la retaguardia francesa hizo señales de «velas por barlovento,» las cuales fueron también visibles desde el tope del buque insignia y casi debió ser al mismo tiempo cuando la fragata exploradora más avanzada, de la flota inglesa, avisó á su Almirante que había «velas á sotavento.» Así, pues, la diligencia de Hawke puso á los ingleses en contacto con Conflans, quien dijo después en su parte oficial que había considerado imposible pudiese el enemigo tener en aquellas cercanías fuerzas superiores, y ni aun siquiera iguales á las de su mando.

En vista de esto, ordenó Conflans á su División de retaguardia que ganase barlovento para venir en auxilio del barco suelto que, dando caza, había quedado por el SE., no tardándose mucho en descubrir que la flota de barlovento ascendía á veintitres navíos de línea, contra veintiuno que tenían los franceses, contándose entre aquéllos algunos navíos de tres puentes. Conflans llamó entonces á los buques que

(1) Véase la Lámina VIII.

(2) Se llama ceñir á navegar con la proa dirijida lo más cerca posible al punto de donde sopla el viento.—*(N. de los T.)*

daban caza, apresándose para la acción; mas quedaba por determinar la conducta que había de seguir en circunstancias tan completamente imprevistas para él. Soplaba viento duro del ONO. que presentaba todo el cariz de temporal. La flota francesa se encontraba á barlovento de una costa peligrosa, y tenía que habérselas con un enemigo considerablemente superior en número, pues además de los veintitrés navíos de línea de Hawke, había que agregar los cuatro de cincuenta cañones, de Duff. Conflans determinó, por lo tanto, correr hacia la costa, conduciendo su Escuadra á la bahía de Quiberon, en la confianza de que Hawke no se atrevería á seguirle allí dentro, dadas las condiciones del tiempo y de la bahía, que, según dicen las autoridades francesas, está llena de bajos y placeres [1], al par que bordada de arrecifes que el navegante rara vez ve sin temor y jamás pasa sin emoción. En medio de estos tenebrosos peligros, era donde estaban á punto de encontrarse y combatir cuarenta y cuatro buques de alto porte, en confuso montón, porque el espacio era demasiado reducido para permitir en él las maniobras propias de Escuadra. Conflans acariciaba la esperanza de poder entrar primero, ciñendo estrechamente la costa Oeste de la bahía, con lo que obligaba al enemigo, si le seguía, á colocarse entre él y la otra costa distante seis millas por sotavento. Pero ninguna de sus esperanzas se realizó, como veremos.

Al efectuar la retirada, Conflans ocupó la cabeza de su flota, medida nada censurable, puesto que dirigiendo en persona los movimientos, era como únicamente podía demostrar con precisión lo que quería hacer; pero semejante paso fué muy desdichado para su reputación personal, pues el público no vió en ello más que el hecho de colocarse el Almirante el primero en la huída. Hawke no se detuvo un momento ante los peligros que contemplaba, los cuales apreciaba en toda su plenitud y extensión, como consumado hombre de mar que era; pero Hawke estaba dotado de frialdad y re-

(1) Recibe este nombre un sitio de poco fondo.—*(N. de los T.)*

solución de carácter, comparable tan sólo con su valentía, y sabía estimar los riesgos en su verdadero valor, sin exagerarlos ni despreciarlos. No nos ha legado sus razonamientos en este hecho; pero sin duda debió pensar que al ir los franceses delante, podrían servirle, en parte, de prácticos, pues tendrían que tomar el fondeadero antes que él. Hawke tenía fe en el carácter y experiencia de sus Oficiales, los cuales, adiestrados en la severa escuela del bloqueo, tenían que ser superiores á los franceses, y sabía bien que tanto el Gobierno como el país pedían que la flota del enemigo no tomase en salvo ningún otro puerto amigo. En los mismos días que perseguía de este modo á los franceses, rodeado de peligros y bajo condiciones que han hecho de este combate uno de los hechos marítimos más interesantes que registran los anales navales, se quemaba en Inglaterra su efigie, porque decían sus compatriotas que había dejado escapar al adversario.

Cuando Conflans, conduciendo á su flota, doblaba los Cardenales—que son los islotes más meridionales de la entrada de Quiberon—los buques ingleses de cabeza entraban en fuego con la retaguardia francesa, viéndonos aquí con otro ejemplo de caza general terminada en una *mêlée,* sólo que bajo condiciones de excepcional interés y grandeza, por las circunstancias que acompañaban al caso, con viento atemporalado, mar gruesa, tierra á sotavento, temeraria velocidad, rapidez con que tenían que reducir vela y numerosos barcos comprometidos en el empeño.

Un navío francés de setenta y cuatro cañones, acometido muy de cerca por fuerzas desiguales en número, se aventuró á abrir su portería baja y la mar lo barrió, echándolo á pique con toda su gente y pertrechos, no salvándose más que veinte hombres. Otro fué echado á pique por el fuego que le hizo el buque insignia de Hawke. Dos más, uno de los cuales arbolaba insignia de Comodoro, se rindieron y el resto se dispersó. De ellos, siete huyeron hacia el NE. y anclaron en la boca del pequeño río Vilaine, dentro del cual consiguie-


I.a de Croix
Presqu'Ile de Quiberon
Bahia de Quiberon
I.e Dumet
Croasic Roads
Rio la Vilaine
Belle Ile
Les Cardinaux
Rio Loire
LAM. VIII.
INGLESES
FRANCESES

ron, por fin, entrar aprovechando la pleamar de dos mareas (hecho que jamás se había ejecutado con anterioridad). Otros siete buscaron refugio por el SE., metiéndose en Rochefort. Uno, después de haber sufrido muchas averías, varó en la costa, perdiéndose cerca de la boca del Loira.

El buque insignia que llevaba el mismo nombre que el que Tourville quemó en La Hougue—el *Soleil Royal*—fondeó al anochecer en Croisic, lugar situado un poco al Norte del Loira en cuyo punto permaneció toda la noche sin sufrir molestia alguna. A la mañana siguiente, el Almirante se encontró completamente solo y algo precipitadamente, según parece, varó su buque en tierra para impedir que cayera en manos de los ingleses. Este paso ha sido censurado sin motivo por los franceses, en razón á que Hawke nunca le habría dejado escapar. La gran flota francesa quedó, pues, aniquilada, porque los catorce barcos que no fueron apresados ni destruídos, quedaron divididos en dos sitios diferentes y de los del Vilaine sólo dos consiguieron escapar, efectuándolo á la par unos veinticuatro meses después de este suceso. Los ingleses perdieron dos barcos que vararon en los bajos (a) de la figura, los cuales quedaron perdidos sin remisión; sus bajas en la acción fueron muy pequeñas. Al anochecer fondeó Hawke con su flota y presas en la posición marcada en el punto (b).

Toda posibilidad de invadir á Inglaterra desapareció, pues, con la destrucción de la flota de Brest. El combate del 20 de Noviembre de 1759 fué el Trafalgar de esta guerra; y aunque se mantuvo el bloqueo sobre las fracciones de fuerzas restantes en el río Vilaine y en Rochefort, las flotas inglesas quedaron desde entonces libres, para operar contra las colonias francesas y más tarde contra las españolas, en mucha mayor escala que anteriormente. El mismo año en que se vió este gran combate naval y la rendición de Quebec, ocurrió también la toma de Guadalupe, en las Antillas, la de Gorea en la costa Occidental de Africa y el abandono de la bandera francesa en los mares de las Indias Orientales, después de

tres combates indecisos, librados entre el Comodoro francés D'Aché y el Almirante inglés Pocock; y este abandono, produjo como consecuencia necesaria la ruína del poderío francés en la India para no volver ya jamás á levantarse.

En este año fué también cuando murió el Rey de España, sucediéndole su hermano bajo el nombre de Carlos III. Este Carlos era el mismo que reinaba en Nápoles cuando apareció allí, con su Escuadra, un Comodoro inglés que concedió á la Corte una hora de plazo para determinar sobre la retirada de las tropas napolitanas que operaban con el Ejército español. Carlos, que jamás olvidó esta humillación, ocupó su nuevo trono, llevando en el corazón sentimientos de enemistad contra Inglaterra, los cuales, contribuyeron á precipitar la unión de Francia y España. El primer paso de Carlos fué proponer un arbitraje que concluyese con las diferencias existentes; pero Pitt se opuso á ello, porque, considerando á Francia como enemigo principal de Inglaterra y estimando que el mar y las colonias eran fundamentos eminentes de poderío y riquezas, quería él, ahora que tenía á dicha Nación abatida y humillada, debilitarla por completo, para el presente y futuro, estableciendo sobre sus ruínas la grandeza de Inglaterra, de manera firme y sólida. Más tarde ofreció, al fin, ciertas condiciones, pero la influencia de la querida de Luis XV, adicta á la Emperatriz de Austria, fué causa de que Prusia quedase excluída de entrar en las negociaciones, é Inglaterra no quiso aceptar esta excepción. En realidad, no le convenía á Pitt aún la paz.

Un año después murió Jorge II, el 25 de Octubre de 1760, y la influencia de Pitt empezó á disminuir por ser el nuevo Rey menos inclinado á la guerra. Durante estos años de 1759 y 1760, continuó Federico el Grande sosteniendo todavía la lucha mortal y angustiosa que mantenía su pequeño Reino contra las grandes Potencias coaligadas. Momentos hubo en que pareció ya su causa tan desesperada, que estuvo dispuesto á suicidarse. Estas hostilidades contínuas tuvieron el efec-

to de dividir los esfuerzos de Inglaterra y separar á Francia del mar.

Se aproximaba rápidamente la hora de las grandes expediciones coloniales, las cuales hicieron memorable el último año de esta guerra, en razón al triunfo alcanzado por el Poder Naval de Inglaterra sobre el de Francia y España unidos. Pero antes de proseguir, es necesario hacer una reseña completa de la clase de efectos que este Poder Naval produjo en la península del Indostán.

La llamada de Dupleix á su Patria con entero abandono de su política, trajo por consecuencia el colocar á las dos Compañías de las Indias Orientales en iguales términos, según queda ya dicho. Sin embargo, las estipulaciones convenidas en el tratado de 1754, no se habían llevado plenamente á cabo. El Marqués de Bussy, bravo é inteligente soldado que había sido segundo de Dupleix y estaba completamente de acuerdo con su política y ambiciones, continuaba en el Deccan, que era una gran región situada en la parte meridional central de la península del Indostán, sobre la cual Dupleix había en tiempos dominado. En 1756 se originaron algunos disturbios entre los ingleses y el Príncipe indígena de Bengala. El Nabab de esta provincia había muerto y su sucesor, joven de 19 años, atacó á Calcuta, que se rindió en Junio, tras una débil resistencia, acompañando á la rendición de la plaza la famosa tragedia conocida por el nombre de «Black Hole of Calcutta». Las noticias de todo esto llegaron á Madrás en Agosto, y Clive, cuyo nombre ha sido ya mencionado, salió para allá con la flota del Almirante Watson, después de una larga y fastidiosa demora. La flota entró en el río en Diciembre y apareció ante Calcuta en Enero, que fué cuando la plaza cayó de nuevo en poder de los ingleses con la misma facilidad con que se había perdido.

El Nabab, lleno de cólera, marchó contra los ingleses, enviando al mismo tiempo una invitación á los franceses de Chandernagore para que se le unieran, y aunque era sabido

que Inglaterra y Francia se encontraban en guerra, la Compañía francesa, no obstante la experiencia adquirida en 1744, mantuvo la débil esperanza de que podría conservarse la paz entre ella y los ingleses; así que rehusó la invitación expresada del Príncipe indígena, haciendo, en cambio, las mayores promesas de neutralidad á la otra Compañía. Clive marchó al encuentro de las fuerzas indias, las atacó y derrotó, con lo que el Nabab pidió en seguida la paz y buscó la alianza de los ingleses, cediendo en todas las pretensiones que le condujeron primeramente á verificar el ataque de Calcuta. Tras alguna demora, se aceptaron, al fin, sus proposiciones, encaminándose entonces Clive y Watson contra Chandernagore, obligando á rendirse al establecimiento francés.

El Nabab, que tenía ánimo de no permitir esto, entró secretamente en correspondencia con Bussy, que estaba en el Deccan. Clive, tuvo pleno conocimiento de sus diversas intrigas, las cuales se llevaron á cabo con la vacilación propia de un carácter tan débil como traidor; y considerando perdidas las esperanzas de mantener una paz duradera y disfrutar de un comercio pacífico bajo el gobierno de un hombre semejante, entró en una extensa conspiración que tuvo por objeto destronarle, los detalles de la cual no son del caso para nuestra historia. El resultado de todo fué, que la guerra estalló de nuevo y que Clive con 3.000 hombres, cuya tercera parte eran ingleses, fué al encuentro del Nabab que iba á la cabeza de 35.000 infantes y 15.000 caballos.

La desproporción en la artillería era casi tan grande como la numérica; mas á pesar de estas grandes diferencias, Clive ganó la batalla, que se dió en Plassey el 23 de Junio de 1757, desde cuya fecha se dice, por convenio general, que comenzó á existir la dominación británica en la India. A la derrota del Nabab, siguió la colocación en el poder de uno de los que habían conspirado contra él, que era hechura completa de los ingleses y que contaba con ellos para su sostenimiento y ayuda. Así pasó Bengala á poder de los ingleses,

constituyendo esto los primeros frutos recogidos por ellos en la India. «Clive—dice un historiador francés—había comprendido y aplicado bien el sistema de Dupleix», lo que á decir verdad no puede resultar más cierto, pero hay que tener en cuenta que obra de tal magnitud no hubiera podido jamás realizarse ni conservarse si la Nación inglesa no hubiera poseído el dominio del mar.

Las condiciones de la India eran tales, que un puñado de europeos, capitaneados por hombres firmes y resueltos, que sembraran la división para hacerse los dueños, eligiendo juiciosamente las alianzas más ventajosas para hacer prosperar su causa, estaban en disposición, no sólo de conservar lo conquistado, sino de poner en gran apuro los dominios de los Príncipes indígenas, á pesar de la abrumadora disparidad de fuerzas de que se veían rodeados. Pero para realizar esto, era preciso que no sufrieran oposición alguna de parte de los individuos pertenecientes á su misma raza, pues tan sólo con unos cuantos competidores europeos, era lo suficiente para que la balanza, indecisa como estaba, cayera del lado opuesto al deseado.

Mientras que Clive operaba en Bengala, Bussy invadía á Orissa, apoderándose de las factorías inglesas y haciéndose dueño de gran parte del litoral comprendido entre Madrás y Calcuta. Al mismo tiempo, una Escuadra francesa, compuesta de nueve buques, se encontraba camino de Pondichery. La mayor parte de dichos barcos no eran, ciertamente, navíos de línea de primera clase y pertenecían á la Compañía de las Indias Orientales, pero llevaban á su bordo 1.200 hombres de tropas regulares, lo cual constituía un enorme Ejército europeo para las operaciones que se ejecutaban entonces en la India. Las fuerzas navales inglesas en aquellas costas, aunque inferiores en número, pueden considerarse casi iguales á las de la Escuadra francesa que se aproximaba, no siendo muy aventurado decir que el destino reservado á la India era todavía bien incierto; afirmación que quedó plena-

mente demostrada con las primeras operaciones llevadas á cabo.

Apareció la División francesa sobre la costa de Coromandel, al Sur de Pondichery, el 26 de Abril de 1758, fondeando el 28 delante de la Estación inglesa conocida con el nombre de Fuerte San David. Dos de los barcos continuaron viaje para Pondichery, llevando á su bordo el nuevo Gobernador, Conde de Lally, que deseaba marchar cuanto antes al lugar de su destino. Mientras tanto, el Almirante inglés Pocock había tenido noticias de la venida del enemigo y temiendo, principalmente, por el primer puesto nombrado, se puso en camino, apareciendo sobre el mismo el 29 de Abril antes de que los dos barcos que llevaban al Gobernador francés se hubieran perdido de vista. Los franceses se pusieron en seguida en movimiento, haciéndose á la mar con el viento por estribor (Lámina V, a) y con la proa al NE., siendo el viento SE. Se hicieron señales llamando á la fragata y al navío (a) que escoltaban á Lally, pero los Comandantes no hicieron caso de ellas por orden expresa de Lally; acto que debió aumentar ó quizás fuese origen de la mala voluntad que existió después entre Lally y el Comodoro D'Aché, durante todo el curso de la campaña de la India, explicándose bien por ello lo mal que se llevó aquélla á cabo.

Los ingleses formaron su línea de combate, recibiendo el viento por el mismo costado que los franceses, pero tenían el barlovento y llevaron á cabo el ataque en su forma habitual y con los resultados de costumbre. Los siete buques ingleses recibieron órdenes de arribar á la vez para venir á caer todos unidos sobre los ocho franceses; los cuatro navíos ingleses de cabeza y entre ellos el almirante, entraron prontamente en combate; pero los otros tres restantes, fuese ó no por su culpa, se retardaron en ello. Sin embargo, deberá recordarse que así sucedió casi siempre en los ataques de este género. El Comodoro francés, viendo el intervalo que había quedado entre la vanguardia y retaguardia, concibió el plan

de separarlos é hizo señal de virar todos á un tiempo por redondo, pero en su impaciencia no esperó á recibir contestación de los demás buques, y metiendo el timón á la banda, viró, siendo seguido sucesivamente en su movimiento por los barcos que estaban á retaguardia, mientras que los de la vanguardia quedaron navegando á su anterior rumbo sin tomar parte en la evolución. El Almirante inglés, que tenía, sin duda, razón sobrada para saberlo, hace á D' Aché más honor del que le conceden los escritores franceses al describir su movimiento. Dice así el Almirante citado:

«A las cuatro y media de la tarde la retaguardia francesa habia avanzado hasta encontrarse bastante cerca de su buque insignia. Nuestros tres buques de retaguardia recibieron órdenes por señales para trabar combate á corta distancia. Poco después, M. D' Aché se salió de su línea, arribando, hasta ponerse en popa; su matalote de popa, que hasta entonces se habia conservado, durante la mayor parte de la acción por la aleta del *Yarmouth*—buque insignia inglés—vino á ponerse tanto avante con su costado, le disparó una andanada y viró, ejecutando algunos instantes después igual maniobra la vanguardia enemiga.»

Según esta relación, que no está en desacuerdo por ningún concepto con la de los franceses, se ve que éstos efectuaron un movimiento de concentración sobre el principal buque inglés, desfilando á pasar por delante del mismo. Después de esto, gobernaron los franceses en demanda de los dos barcos separados, habiendo quedado tan mal parados los buques ingleses que tomaron parte en la acción, que no pudieron seguirlos. Este combate hizo que la flota inglesa no pudiera acudir en socorro del fuerte San David, que al fin se rindió el 2 de Junio.

Tras la toma de esta plaza, se dirigieron ambas Escuadras á sus respectivos puertos, á fin de reparar averías, volviendo en seguida á ocupar sus apostaderos y librándose en Agosto otro segundo combate, que se efectuó casi en idénticas condiciones y en forma muy parecida al anterior. El buque insignia francés experimentó una porción de incidentes adversos que acabaron por obligar al Comodoro á retirarse de la

acción; pero la derrota final é inevitable de la causa francesa, la explica muy sugestivamente la relación que un escritor de la misma Nación hace de las razones trascendentales que determinaron la conducta seguida por el Comodoro. Dice así esta relación:

«La prudencia le obligó á no prolongar más una contienda de la que sus barcos no podían sacar más que averías y daños muy difíciles de reparar, en una región en que era imposible abastecerse, por la carencia casi absoluta de pertrechos de respeto.»

Esta necesidad, que constituye por sí requisito indispensable para la eficacia naval, demuestra de manera palpable la tendencia fatal de economía que caracterizó siempre á las operaciones marítimas francesas, cosa que era significativa y de malísimo augurio.

Al volver D' Aché á Pondichery se encontró con que si bien por esta vez podían repararse las averías sufridas en los palos y aparejos, se carecía de provisiones y los barcos necesitaban, además, calafatearse. Sus instrucciones le prevenían la permanencia en aquellas costas hasta el 15 de Octubre; pero él reunió entonces una Junta de guerra para deliberar sobre la situación, y el parecer de esta Junta fué que los barcos no podían permanecer más tiempo en aquellos sitios, porque caso de un tercer combate no tendrían en Pondichery provisiones ni repuesto alguno de aparejo. Apoyado en esta opinión y sin hacer caso á las protestas del Gobernador Lally, se dió D' Aché á la vela, el 2 de Septiembre, con dirección á la isla de Francia. El motivo fundamental que tuvo D' Aché para obrar así, es sabido que fué la hostilidad de relaciones con el Gobernador, con quien estaba contínuamente en disputa. Lally, al verse privado del auxilio de la Escuadra, volvió sus armas hacia el interior del país en lugar de llevarlas contra Madrás.

Al llegar D' Aché á las islas, se encontró con un estado de cosas, que nos ofrece de nuevo un ejemplo notable de la

impotencia é imprevisión que caracterizó, en general, á la política marítima seguida por los franceses de esta época. Su llegada fué tan mal recibida como había sido su partida de la India, por Lally. Las islas se encontraban entonces en el estado de abandono más completo. La presencia de la División naval, reforzada por tres navíos más que recientemente habían llegado de la Metrópoli, aumentaba la miseria hasta tal punto que se le suplicó al Comodoro saliera inmediatamente. Se activaron las reparaciones, efectuándolas con rapidez, y en Noviembre salieron ya varios buques para el Cabo de Buena Esperanza—entonces colonia holandesa—en busca de provisiones; pero éstas se consumieron poco después de recibidas, con lo cual se renovó la presión hecha para la salida de la Escuadra. La situación de los barcos no era menos precaria que la de la colonia, en vista de lo cual el Comodoro replicó, haciendo ver su completa carencia de abastecimientos y provisiones. La situación era tal que poco más tarde fué preciso sacar jarcia de labor de los cables y varar algunos para sacar de ellos materiales con que surtir los otros. Antes de volver á la India, escribió D' Aché al Ministro de Marina diciéndole que «se disponía á salir tan sólo con la idea de evitar que las dotaciones se muriesen de hambre y que nada debía esperarse de la Escuadra si no se le mandaban recursos, pues tanto el personal como el material se encontraban en un estado deplorable».

Bajo estas circunstancias salió D' Aché de la isla de Francia en Julio de 1759, llegando á la costa de Coromandel en Septiembre. En el año de ausencia, Lally había emprendido el sitio de Madrás que llevaba dos meses de duración. Reinaba la monzón del NE., y ambas Escuadras estaban ausentes por no ser esta estación favorable para ejecutar operaciones navales sobre la expresada costa; pero los ingleses tomaron la delantera y volvieron primero, habiendo dicho los mismos franceses que la aparición de aquéllos produjo el levantamiento del sitio. Esta vez, poseía D'Aché fuerzas muy

superiores, tanto en número de buques como en porte de los mismos; pero á pesar de eso, cuando las flotas se encontraron, Pocock no titubeó en atacar, contando sólo nueve buques contra once. La acción á que nos referimos tuvo lugar el 10 de Septiembre de 1759, y fué tan indecisa como las anteriores, no obstante haberse retirado D'Aché después de una lucha muy sangrienta.

Sobre ella habla Campbell en su libro «Vidas de los Almirantes», lanzando una sátira con apariencias de comentario serio que dice así: «Pocock causó enormes destrozos á los barcos franceses, habiéndoles hecho también gran número de bajas; pero lo que muestra el singular talento de ambos Almirantes es el hecho de haber librado, entre sí, tres reñidos combates en el espacio de diez y ocho meses, sin experimentar ni uno ni otro la pérdida de un solo navío.» Los frutos de la victoria estuvieron, sin embargo, de parte de la flota más débil, porque D' Aché volvió á Pondichery, y de allí salió el 1.° del mes siguiente para la isla de Francia, dejando la India abandonada á su suerte. A partir de esta época, el resultado no fué ya dudoso; los ingleses continuaron recibiendo refuerzos de la madre Patria, mientras que los franceses no; los adversarios de Lally eran hombres que le superaban en talento y capacidad; de modo que, con todo esto, fué cayendo plaza tras plaza, hasta que en Enero de 1761 se rindió la misma Pondichery, que estaba sitiada por tierra y bloqueada por mar.

Con esto, se puede decir que acabó el dominio francés en la India; porque aunque es cierto que Pondichery y otros establecimientos fueron restituídos al hacerse la paz, ya nunca más experimentó conmoción alguna la soberanía inglesa en aquellos sitios, ni aun siquiera con los intrépidos ataques del célebre Suffren; quien, veinte años después, hizo frente á dificultades tan grandes como las D'Aché, con un vigor y acierto que jamás demostró este último en circunstancias mucho más favorables y más llenas de esperanzas.

Francia perdió, pues, el Canadá y la India, como se acaba de explicar, por falta evidente de fuerzas para operar en mares lejanos, y parece imposible que España, con la Marina pobre y débil que tenía y con las numerosas posesiones que conservaba, dispersas á tan grandes distancias, eligiese este momento para entrar en la lucha. Y sin embargo, así fué. El agotamiento de los recursos marítimos de Francia era evidente para todos y se encuentra perfectamente comprobado por profusos testimonios dados por sus historiadores navales. «Los recursos de Francia estaban agotados—dice uno;—el año 1761 salieron de sus puertos tan sólo algunos barcos aislados y todos ellos fueron, después, apresados. La alianza con España vino demasiado tarde. Los buques que, por rareza, se aventuraron á salir á la mar, en 1762, fueron todos apresados, y las colonias que pertenecían aún á Francia no pudieron ser salvadas.» (1)

Ya por el año 1758 decía otro escritor francés: «La necesidad de dinero, la baja sufrida por el comercio, acosado por los cruceros ingleses, la carencia de buenos barcos, la falta de abastecimientos, etc., obligó al Gobierno francés, que no podía procurarse grandes fuerzas, á recurrir á estratagemas, reemplazando el único sistema racional de lucha, ó sea la gran guerra, por la más pequeña de guerrillas, que es una especie de juego en el que la gran cuestión consiste en no dejarse coger. Ya desde entonces se consideró como suceso muy afortunado la llegada á Louisburg de cuatro navíos de línea que consiguieron esquivar un encuentro con el enemigo..... En 1759, la llegada feliz del convoy de las Antillas causó á los comerciantes tanta sorpresa como alegría. Vemos, pues, por estos hechos, cuan raro se había hecho obtener esta fortuna en mares que se encontraban surcados, en todos sentidos, por las Escuadras de Inglaterra» (2). Todo esto sucedía antes de los desastres de La Clue y Conflans.

(1) Troude: Batailles Navales de la France.
(2) Lapeyrouse-Bonfils.

La destrucción del comercio francés, que empezó por la captura de sus buques mercantes, concluyó con la toma de todas sus colonias. Por lo tanto, difícilmente puede concederse que el Pacto de Familia, hecho entre ambas Cortes, fuese asunto «que hiciese honor á la sabiduría de los dos Gobiernos», según se dijo entonces. Dicho Pacto contenía, no sólo el convenio de ayuda mútua en cualquier guerra futura, sino también una cláusula secreta que obligaba á España á declarar la guerra á Inglaterra en el plazo de un año, si no se había concertado la paz durante ese tiempo. Difícilmente se puede perdonar, no ya al Gobierno español, sino al francés, la seducción de un pueblo hermano para meterlo en un asunto tan malo como éste. Se esperaba, sin embargo, reconstituir la Marina francesa y promover una alianza de las Potencias neutrales; muchas de las cuales, á más de España, tenían motivos de queja contra Inglaterra. «Durante la guerra con Francia,—confiesa un historiador inglés—el pabellón español no siempre fué respetado por los cruceros ingleses» (1). «En el transcurso del año 1758—dice otro—no bajaron de 176 buques neutrales, (cargados con ricos productos de las colonias francesas ó con repuestos navales y militares), los que cayeron en manos de los ingleses» (2). Así, pues, funcionaban ya las causas que, veinte años más tarde, habían de producir la aparición de la *neutralidad armada* de las Potencias del Báltico, encaminada á contrarrestar las pretensiones de Inglaterra sobre el mar.

La posesión de un poderío ilimitado, tal como era realmente el de Inglaterra, va raras veces acompañada de respeto profundo hacia los derechos de los demás. No teniendo rival sobre el Océano, convenía á Inglaterra mantener la tesis de que la propiedad enemiga embarcada en los buques neutrales, era susceptible de captura; con lo cual, sujetaba á estas Naciones á sufrir no sólo molestas detenciones.

(1) Mahon: History of England.
(2) Campbell: Lives of Admirals.

sino también pérdidas considerables en su comercio; del mismo modo que le convino al principio de la guerra establecer en papeles el bloqueo de todos los puertos franceses. Los neutrales, naturalmente, se irritaron mucho con semejantes vejámenes; pero no fué oportuna la elección del año 1761 para llevar á cabo una protesta armada, y de todas las Potencias, España era la que arriesgaba más en la guerra.

Inglaterra tenía entonces 120 navíos de línea armados, más los que había en reserva, tripulados todos por 70.000 hombres de mar ejercitados y curtidos por cinco años de guerra constante á flote, y envanecidos, además, por la victoria. La Marina francesa, que contaba con 77 navíos de línea, el año 1758, perdió el 1759 veintisiete que le apresaron los ingleses, más otros ocho que fueron destruídos y varias fragatas que se perdieron. En resumen: la Marina resultaba destruída, por completo, según confesión de sus mismos escritores, como hemos visto ya. La Marina española se componía de unos cincuenta buques; pero el personal, á menos de suponerlo muy diferente al de las épocas anteriores y posteriores, tenía que ser muy inferior. La debilidad de su Imperio, producida por la falta de una Marina poderosa, queda demostrada en lo anteriormente dicho. Sin embargo, la neutralidad, interrumpida á veces por diferentes sucesos, había sido de gran ventaja para ella, pues le permitió reconstituir su Hacienda y comercio, atendiendo al desarrollo de sus recursos internos; pero, con todo, hubiera necesitado disfrutar un periodo de paz mucho más largo.

A pesar de esto, el Rey, influído por las afecciones de familia y por su resentimiento contra Inglaterra, consintió en dejarse atraer, por el astuto Choiseul, al Pacto de Familia que se estipuló entre ambas Monarquías y se firmó el 15 de Agosto de 1761. Este pacto, en el cual entró también el Rey de Nápoles, garantizaba sus posesiones mutuas con la fuerza total de ambos Reinos. Esto solo constituía ya una empresa pesada, pero en la cláusula secreta se estipulaba, ade-

más, que España había de declarar la guerra á la Gran Bretaña el 1.° de Mayo de 1762, si para esta fecha no se había aun concertado la paz con Francia. Negociaciones de carácter semejante no pudieron conservarse del todo secretas, y Pitt supo lo bastante para comprender las intenciones hostiles de España.

Con la arrogante resolución que le era habitual, determinó entonces anticiparse, declarándole la guerra; pero la influencia que contra él había en los consejos del nuevo Rey era demasiado fuerte. El Ministerio dejó de secundarle, no pudo convencerlo y dimitió el 15 de Octubre de 1761. Los sucesos se encargaron de justificar bien pronto su previsión, porque España tuvo afán de mostrarse amiga hasta tanto que llegaron de América los buques cargados con el numerario indispensable para emprender la guerra. El 21 de Septiembre fondeó en Cádiz en completa seguridad la flota de galeones y el 2 de Noviembre anunció el Embajador inglés á su Gobierno que «habían llegado en salvo dos barcos abarrotados de tesoros procedentes de las Antillas, con lo que quedaban ya seguras en la vieja España todas las riquezas que se esperaban de la América española.» En la misma comunicación se daba parte del extraño cambio de actitud adoptado por el Gobierno español y de la altivez que usaba ahora en su lenguaje (1).

Los resentimientos y reclamaciones de España se excitaron de propio intento, tomando pronto tales proporciones las diferencias sostenidas, que el nuevo Gobierno inglés, á pesar de su ardiente deseo de paz, acabó por llamar á su Embajador, retirándolo de la Corte de España, antes de finalizar el año 1761, declarando la guerra el 4 de Enero de 1762; con lo que, de esta suerte, vino á adoptarse la política de Pitt, pero ya demasiado tarde para recoger las ventajas á que él había aspirado.

Semejante dilación por parte de Inglaterra no pudo, sin

(1) Mahon: History of England.

embargo, alterar en nada las condiciones esenciales de desigualdad que en fuerza y preparación existía entre ambos países. Los planes formados por Pitt fueron adoptados, en su parte principal, por su sucesor y llevados á cabo con una rapidez sólo posible por el estado de preparación de la Marina inglesa. El 15 de Marzo, Pocock, que había vuelto de las Indias Orientales, salía de Portsmouth, convoyando una flota de transportes destinada á operar contra la Habana, y ya en las Antillas, habían de incorporársele las fuerzas afectas á dicho sitio; de modo que, con semejante refuerzo, contaría bajo su mando diez y nueve navíos de línea, varios buques más de menor porte y 10.000 soldados.

En el mes de Enero anterior, la flota de las Antillas, al mando del célebre Almirante Rodney, había operado con las fuerzas terrestres para llevar á cabo la conquista de la Martinica, que era la ciudadela y joya de más valor que poseían los franceses en las Antillas, constituyendo, además, su puerto el centro de operaciones de un extenso sistema de corso organizado. Se dice que ascendió á 1.400 el número de los barcos mercantes ingleses apresados en las Antillas durante esta guerra por los cruceros franceses, cuyo principal puerto era Fort Royal en la Martinica. Con la toma de esta base de operaciones, tan necesaria, cesó también el corso que apoyaba en ella sus empresas. La Martinica se rindió el 12 de Febrero, y á la pérdida de este centro militar y comercial tan importante, siguió inmediatamente la de otras pequeñas islas, tales como Granada, Santa Lucía y San Vicente. Con estas adquisiciones quedaron seguras de los ataques del enemigo las colonias inglesas de la Antigua, St. Kitts y Nevis y lo mismo los buques que traficaban entre estas islas, aumentando considerablemente el comercio inglés y llegando á ser posesiones británicas todas las pequeñas Antillas ó islas de Barlovento.

Al Almirante Pocock se le unieron en el Cabo San Nicolás las fuerzas que constituían la División de operaciones de

las Antillas, cuya unión tuvo lugar el 27 de Mayo, y como la estación estaba ya muy adelantada, condujo á su gran flota por el Canal Viejo de Bahama, en lugar de seguir la derrota usual por la costa Sur de Cuba. Semejante hecho se consideró, con justicia, como una gran hazaña, en aquellos tiempos en que tan pobres eran los trabajos hidrográficos; y se llevó á cabo sin un solo accidente. Destacó, primeramente, buques exploradores encargados de sondar; á éstos, seguían las fragatas, y sobre los bancos se fondearon botes y embarcaciones de poco tonelage, con señales convenidas y estudiadas cuidadosamente para día y noche. Esto hecho y favorecidos por un tiempo expléndido, se metió la flota en el Canal que atravesó en una semana, apareciendo en seguida frente á la Habana. No haremos mención detallada de las operaciones que se efectuaron contra esta plaza, limitándonos á decir que tras cuarenta días de sitio, se tomó el castillo del Morro, el 30 de Julio, y la ciudad se rindió el 10 de Agosto. Los españoles perdieron no sólo la ciudad y el puerto, sino también doce navíos de línea y 3.000.000 £ en metálico y mercancías pertenecientes al Rey de España. La importancia de la Habana no debe estimarse unicamente por el hecho en sí ni por su posición como centro de un extenso distrito ricamente cultivado. Su puerto era, además, la llave, por decirlo así, del único camino que en esta época podían seguir los galeones y demás barcos que salían para Europa del Golfo de Méjico. Con la Habana en las manos del enemigo, era preciso que los buques se reunieran todos en Cartagena de Indias y desde allí remontarse ciñendo los vientos alíseos, operación siempre difícil, que haría estuviesen los barcos largo tiempo en aquellas aguas, expuestos á ser apresados por los cruceros ingleses. Ni aun siquiera un ataque efectuado sobre el istmo hubiera sido para España golpe tan serio como lo fué este de la Habana.

Resultado tan importante sólo podía alcanzarlo la Nación que estuviese segura de dominar las comunicaciones con su

Poder Naval, al cual debe atribuírsele, por completo, el buen resultado descrito, y á él se debió también el feliz viaje verificado por 4.000 soldados americanos que llegaron muy oportunamente para reforzar las filas inglesas, diezmadas terriblemente por los combates y la fiebre. Se dice, que cuando se rindió la ciudad de la Habana quedaban sólo en pie 2.500 hombres útiles para combatir.

Mientras que de este modo se hacía sentir en las Antillas el gran alcance y vigor del poderío marítimo de Inglaterra, ofrecía este mismo poderío nuevos ejemplos de su influencia en Portugal y el extremo Oriente. Las Monarquías aliadas habían invitado, en un principio, á Portugal para que se uniese á la alianza contra los ingleses á quienes habían dado en llamar los «tiranos de los mares», haciéndole presente á Portugal el agotamiento de oro que estaba sufriendo la comarca con el monopolio que hacían aquéllos de su comercio y recordándole, al efecto, la deliberada violación de neutralidad cometida por la flota de Boscawen sobre sus costas. El Gobierno portugués de aquella época conocía bien todo esto, y lo sentía vivamente; pero á pesar de ello y de ir acompañada la invitación de una declaración terminante en que se hacía constar no se permitiría á Portugal guardar una neutralidad que no podía hacer respetar, el Gobierno portugués juzgó con acierto que más tenía que temer el país de Inglaterra y su flota que del Ejército español, no aceptando, en consecuencia, la proposición. Los aliados le declararon la guerra é invadieron á Portugal, siendo durante algún tiempo afortunados en sus operaciones, pero los «tiranos de los mares» respondieron al llamamiento de Portugal mandándole allá una flota que desembarcó en Lisboa 8.000 soldados, los cuales obligaron á los españoles á repasar las fronteras y llevaron la guerra dentro de la misma España.

Simultáneamente con estos importantes sucesos era atacada Manila; pero con tantas empresas como tenía ya Inglaterra entre manos, le fué imposible sacar más barcos ni tro-

pas para esta expedición. Sin embargo, los éxitos obtenidos en la India y la absoluta seguridad que gozaban los establecimientos ingleses del Indostán, por contar con el dominio del mar, permitió á los gobernantes de la India emprender por sí mismos esta expedición colonial, para la cual salieron en Agosto de 1762, llegando á Malaca el 19. Dicho puerto era neutral y en él encontraron los ingleses cuanto necesitaban para el sitio que iban á emprender en breve, proveyéndose de todo sin inconveniente, pues si bien es verdad que los holandeses se sentían celosos del avance de los ingleses, no se atrevieron á rehusar nada, á sus demandas. La empresa, que dependía por completo de la Escuadra, tuvo un éxito feliz y consiguió que se rindiera el Archipiélago filipino; lo que se verificó en Octubre, estipulándose el pago de una indemnización que subía á cuatro millones de pesos. Casi al mismo tiempo, apresó la flota al galeón de Acapulco, que venía cargado con tres millones de pesos; y por último, una Escuadra inglesa, en el Atlántico, apresó igualmente á otro buque que, procedente de Lima, conducía tesoros por valor de cuatro millones de pesos, plata.

«Nunca había recibido el Imperio colonial de España golpes semejantes. España, cuya oportuna intervención en la guerra pudo haber modificado mucho su resultado, entró en ella demasiado tarde para favorecer á Francia, mas con tiempo suficiente para participar de todas sus desventuras. Pero aun había motivos para temer más. Panamá y Santo Domingo se encontraban amenazados y los anglo-americanos preparaban la invasión de la Florida y la Luisiana..... La toma de la Habana había interrumpido mucho las comunicaciones entre las ricas colonias españolas de América y Europa. La conquista de las Islas Filipinas la excluían ya del Asia. Ambas pérdidas unidas cerraban todas las fuentes del comercio español, cortando á la Nación toda comunicación entre las desunidas partes de su extenso y dilatado Imperio» (1).

La elección de los puntos de ataque, debida al Ministerio Pitt, fué buena, estratégicamente considerada, pues con ella se cortaban eficazmente al enemigo todos sus músculos, por decirlo así; y si se hubieran llevado á cabo por completo los

(1) Martin: Historia de Francia.

planes de Pitt, apoderándose también de Panamá, el éxito habría sido aun más decisivo. Inglaterra había perdido ya la ventaja de la sorpresa que hubiera tenido anticipándose á la declaración de guerra; mas á pesar de todo, sus armas se pasearon siempre triunfantes, durante esta breve contienda, por la rapidez con que se pusieron en ejecución sus proyectos, gracias al estado de eficiencia adquirido por sus fuerzas navales y su administración.

Con la conquista de Manila terminaron las operaciones militares de la guerra. Nueve meses, contados á partir de la declaración formal de la misma, hecha por Inglaterra en Enero, habían sido suficientes para desbaratar la última esperanza de Francia y obligar á España á pedir la paz, que se hizo cediendo dicha Nación en todos aquellos puntos que anteriormente habían sido origen de su actitud hostil y de sus pretensiones. Inútil parece, después de conocer el sucinto resumen que acabamos de hacer de los hechos, insistir sobre las causas que hicieron la acción inglesa tan rápida y perfecta. El mérito de ello recae por completo en su Poder Naval, gracias al cual pudieron sus fuerzas operar en parajes tan lejanos y separados entre sí, como eran Cuba, Portugal, la India y Filipinas, sin temor á que pudiese haber interrupción de importancia en sus comunicaciones.

Las cláusulas del tratado de paz hubieran debido reflejar los resultados de la guerra; pero no lo hicieron más que imperfectamente, gracias á la debilidad del Gobierno inglés, que mostró un afán desmedido por concluirla. Mas, antes de dar á conocer estas cláusulas, precisa bosquejar, aunque sólo sea someramente, los efectos que produjo la lucha, en general, sobre el comercio, sobre las bases del Poder Naval y sobre la prosperidad nacional.

Uno de los rasgos principales de esta guerra que más llama la atención por lo paradógico que resulta, es decir que la extensión de las pérdidas sufridas por Inglaterra demostró aquí su prosperidad.

«Desde 1756 á 1760—dice un historiador francés—los corsarios franceses apresaron á los ingleses más de 2.500 buques mercantes. En 1761, aunque Francia no tenía, por decirlo así, un solo navío de línea en la mar y los ingleses nos habían apresado 240 de nuestros corsarios, sus compañeros aun pudieron apresar 812 buques más á los ingleses. La explicación del crecido número de presas, estaba en el prodigioso desarrollo alcanzado por la Marina mercante inglesa. En 1760 se pretende que los ingleses tenían 8.000 velas en la mar, de las cuales los franceses apresaron próximamente la décima parte, á pesar de las escoltas y cruceros. En los cuatro años comprendidos desde 1756 á 1760, los franceses perdieron tan sólo 950 buques» (1).

Pero esta discrepancia la atribuye, con justicia, un historiador inglés «á la disminución del comercio francés y al temor de caer en manos de los ingleses, cosa que retenía á muchos barcos mercantes franceses para salir á la mar. Después de esto, añade: «Las presas de los barcos no era el principal beneficio producido por la eficiencia de la Marina inglesa. Capturas tales como las de Duquesne, Louisburg é Isla del Príncipe Eduardo, y conquistas como las del Senegal y más tarde las de Guadalupe y Martinica, fueron sucesos tan mortales para el comercio francés y sus colonias, como ventajosos para los intereses de Inglaterra» (2).

La multiplicidad de los corsarios franceses era, para un observador experto, triste señal del estado en que se encontraba Francia, pues ocultaba la inacción forzosa á que se veía condenada la Marina mercante; y esto explica que sus dotaciones y armadores se entregaran á especular con el pillaje, á fin de poder vivir, corriendo riesgos que en último caso no eran del todo improductivos. El mismo historiador inglés á que nos hemos referido anteriormente, confiesa que en 1759 las pérdidas de los buques mercantes significaban más que la de los buques de guerra.

Mientras tanto, los franceses se esforzaban en vano por recuperar su igualdad de fuerzas sobre los mares, tratando

(1) Martin: Historia de Francia.
(2) Campbell: Lives of the Admirals.

de reparar sus pérdidas, pero sin conseguir sus propósitos, pues «al construir y armar barcos, trabajaban solamente para la Escuadra inglesa; y sin embargo, á pesar del valor y vigilancia de los cruceros ingleses, los corsarios franceses abundaron aquel año de tal modo, que apresaron 240 barcos ingleses, en su mayoría costeros y de pequeño tonelaje.» En 1760, calcula el mismo escritor que las pérdidas experimentadas por la Marina mercante inglesa ascendieron á más de 300 buques y á más de 800 en 1761; es decir, tres veces más que las francesas, añadiendo: «No debería causar admiración que se hubieran podido apresar mayor número de buques y riquezas, pues cuando sucedía esto estaba su comercio casi en absoluto destruído y no tenían en la mar más que unos cuantos buques mercantes, mientras que las flotas comerciales inglesas cubrían todos los mares. Aumentaba el tráfico de Inglaterra de año en año, y el dinero que se llevaba la guerra volvía al país con creces por el producto de su industria. 8.000 barcos tenían empleados los comerciantes de la Gran Bretaña.»

La magnitud de sus pérdidas puede atribuirse á tres causas principales, de las cuales tan sólo la primera hubiera podido prevenirse: 1.ª El descuido con que los buques mercantes observaban las órdenes dadas por los que los convoyaban. 2.ª El inmenso número de barcos ingleses que había esparcidos por todos los mares; y 3.ª El haber aventurado el enemigo en el corso todos los restos de su poderío. Durante el mismo año 1761, la Marina real inglesa perdió un solo navío de línea, que se recuperó después, y un *cutter*. Por esta misma época y á pesar de los diversos canges habidos, los ingleses conservaban aún en su poder 25.000 prisioneros franceses, mientras que la cifra de sus compatriotas prisioneros en Francia no pasaba de 1.200. He aquí los resultados de la guerra marítima que nos ocupa.

Finalmente; al hacer el resumen de la situación comercial del Reino á la conclusión de la guerra, y después de mencio-

nar las enormes sumas metálicas apresadas á España, dice así el referido escritor:

«Contribuyó todo esto á reforzar el comercio y alimentar la industria. Las remesas enviadas para subvenciones extranjeras se pagaron, en gran parte, por letras expedidas contra comerciantes establecidos en el exterior, quienes tenían tomado el valor de los giros en mercancías y manufacturas inglesas. El comercio de Inglaterra aumentaba gradualmente todos los años, y semejante espectáculo de prosperidad nacional, jamás visto con anterioridad por ningún otro pueblo del mundo, tuvo lugar cuando pesaba precisamente sobre la Nación la carga de una guerra larga, sangrienta y costosa.»

No es, pues, de admirar que con resultados semejantes para su comercio, éxitos tan invariables para sus armas y contando, además, con el aniquilamiento casi completo de la Marina francesa, viese entonces sin temor la unión de Francia y España, que se cernía sobre su futuro; unión, que en un tiempo había excitado los temores de toda Europa, y que al presente contemplaba sola la Gran Bretaña, sin el más mínimo recelo. España, por la constitución y diseminación de su Imperio, ofrecía ventajas especiales para los ataques de un gran pueblo marítimo, y cualquiera que fueran las ideas del Gobierno de aquellos días, Pitt y la Nación entera comprendían claramente que había llegado la hora esperada en vano, el año 1739; porque entonces diez años de paz y de obstinados prejuicios de parte de un gran Ministro, habían relajado la fuerza y vigor de la flota. Ahora no sólo podía la Nación inglesa extender su mano para coger cuanto quisiera, sino que podría no haber habido límite alguno á sus conquistas si el Gobierno no hubiera desconocido, una vez más, los verdaderos intereses de la comarca.

La situación de Portugal, respecto á la Gran Bretaña, se ha explicado anteriormente; pero merece le concedamos ahora atención especial, porque nos ofrece un ejemplo en el cual se obtiene un elemento del Poder Naval, no ya por colonias, sino por una alianza concertada, bien por necesidad ó por prudencia. Las relaciones comerciales de que hemos hablado antes

«fueron reforzadas por fortísimos lazos políticos, con lo que quedaron los dos Reinos en condición de tener que temer poco el uno del otro, disfrutando, en cambio, de muchas ventajas mutuas. Los puertos de Portugal prestaban abrigo, protección y recursos á las flotas inglesas, mientras que éstas, por su parte, defendían el rico comercio que Portugal tenía con el Brasil. La animosidad entre Portugal y España hizo necesaria á la primera Nación citada contar con un aliado poderoso, aunque fuese distante, y ninguno le presentaba en esto mayores ventajas que Inglaterra, que á su vez podría sacar gran provecho de la amistad de Portugal (como siempre lo tuvo) en el caso de tener que sostener una guerra contra cualquiera de las Potencias meridionales de Europa.»

Tal es la opinión inglesa, del asunto, que á los demás podrá parecerle algo así semejante á la alianza del lobo y el cordero.

Sin embargo, decir que está «distante» de una pequeña Nación marítima como Portugal, otra que posea una flota como la de Inglaterra, es realmente absurdo. Inglaterra está en cualquier parte á donde pueda ir con su flota, y todavía más en aquellos tiempos que en los actuales. La opinión contraria en el asunto, hace ver también el valor de la alianza inglesa, como lo demuestra el memorial que las dos Monarquías de España y Francia dirigieron á Portugal en el que, con el nombre de cortés invitación, le ordenaban declarase la guerra á Inglaterra.

Los términos de este memorial, en lo que respecta principalmente al desigual provecho que habría sacado Portugal, caso de haberse ó no aliado, se han expuesto ya anteriormente. El Rey de dicha Nación rehusó abandonar la alianza, bajo el pretexto de ser antigua y completamente defensiva. A lo que replicaron ambos Reinos:

«La alianza defensiva se convierte ahora en ofensiva por la situación de los dominios portugueses y la naturaleza del poder inglés. Las Escuadras inglesas no podrían mantenerse en la mar en todas estaciones ni cruzar sobre las principales cos-

tas de España y Francia para impedir la navegación de los dos países, sin el auxilio que encuentran en los puertos de Portugal, y estos isleños se verían privados de medios para producir daños á la Europa marítima, si todas las riquezas de Portugal no pasaran á sus manos, pues esto le permite alimentar la guerra y convierte en realidad la alianza en una verdadera alianza ofensiva.»

Ante ambos argumentos, prevaleció la lógica de la situación y de la fuerza. Portugal conceptuó á Inglaterra más cerca y más peligrosa que España y permaneció en épocas de prueba, fiel á la alianza inglesa. Esta amistad fué tan útil á Inglaterra como á todas sus demás posesiones coloniales, manifestándose en diversas formas dependientes, desde luego, del teatro donde se verificaban las principales operaciones de la guerra, en cada caso particular determinado.

Los preliminares de la paz se firmaron en Fontainebleau el 3 de Noviembre de 1762, y el tratado definitivo en París el 10 de Febrero siguiente, de donde toma el convenio su nombre.

Según los términos estipulados en ella, Francia renunciaba á toda clase de pretensiones sobre el Canadá, Nueva Escocia y demás islas del San Lorenzo; cedía con el Canadá el valle del Ohío y todo el territorio del lado oriental del Misisipí, excepto la ciudad de Nueva Orleans. Inglaterra restituía la Habana á España, y como compensación recibiría de esta Nación la Florida, que comprendía todo el territorio continental poseído por España al Este del Misisipí. De esta suerte, Inglaterra extendía su Imperio colonial en el Canadá, desde la Bahía de Hudson, y en todos los territorios situados al Este del Misisipí, que actualmente forman parte de los Estados Unidos. La posibilidad de que llegara á formarse un día esta vasta Nación, se preveía entonces tan sólo en parte, no pudiendo predecirse en forma segura hasta que tuvo lugar la revolución de las trece colonias.

En las Antillas, Inglaterra devolvió á Francia las importantes islas de Guadalupe y Martinica. Las cuatro islas neutrales, por decirlo así, de las pequeñas Antillas, se dividieron

entre las dos Potencias en la forma siguiente: Santa Lucía fué á parar á Francia y San Vicente, Tobago y Dominica pasaron á manos de Inglaterra, que también se quedó con Granada. Menorca fué devuelta á Inglaterra, y como la restitución de esta isla á España había sido una de las condiciones estipuladas en la alianza con esta Nación, Francia, en la imposibilidad de llenar sus compromisos, cedió á España la Luisiana, al Oeste del Misisipí.

En la India recobró Francia las posesiones que ocupaba antes de que Dupleix empezase á realizar sus planes de engrandecimiento; pero renunció al derecho de levantar fortificaciones ni mantener tropas en Bengala, con lo que dejaba indefenso el establecimiento de Chandernagore. En una palabra; Francia adquirió de nuevo facilidades para su comercio, pero prácticamente abandonó del todo sus pretensiones de influencia política. Quedó tácitamente convenido que la Compañía inglesa retendría todas sus conquistas.

Se le reconoció á Francia en el tratado el derecho á las pesquerías de la costa de Terranova y demás sitios del golfo de San Lorenzo, que anteriormente había gozado; mas se le negó igual ventaja á España, que la reclamaba para sus pescadores, habiendo sido esta concesión, entre otras cosas, uno de los asuntos que más provocaron los ataques violentos que dirigió después al Gobierno la oposición inglesa.

La Nación, en general, y Pitt, su favorito, se opusieron tenazmente á los términos del tratado. «Francia—decía Pitt—es formidable para nosotros, principalmente como Potencia marítima y comercial. Lo que ganemos en este particular vale más por los perjuicios que envuelve para Francia. ¡Y ustedes dejan á Francia la posibilidad de reconstituir su Marina!» Y, en realidad, bajo el punto de vista del Poder Naval y de los recelos nacionales que sancionaron el espíritu de aquel siglo, estas palabras, aunque no muy levantadas, estaban perfectamente justificadas. La restitución hecha á Francia de sus colonias de las Antillas y Estaciones

de la India, en unión del valioso derecho de pesca que se le concedía en sus antiguas posesiones de América, equivalía á ponerle delante la posibilidad y aliciente necesario para la reconstitución de su Marina, su comercio y su navegación mercante; con lo cual se tendía á desviarla de la senda continental á que su ambición la había siempre inclinado con resultados tan fatales para sus intereses, como favorables para el crecimiento extraordinario alcanzado por el Poder Naval de Inglaterra en el Océano. La oposición, y á decir verdad, algunos miembros del mismo Gobierno, pensaban que la restitución de una plaza tan bien situada é importante como la Habana, llave de aquel mar, estaba muy pobremente compensada con la cesión de la Florida, que entonces era una región árida y estéril. Se indicó á Puerto Rico, pero se aceptó la Florida, habiendo habido otros pequeños puntos de diferencia en cuyo detalle no es preciso entrar aquí.

Dueña absoluta de los mares, ocupando tantas posiciones importantes, poseyendo una Marina militar de superioridad numérica abrumadora, próspera en el interior y exterior, apenas si podrá negarse por nadie que Inglaterra podría haber pedido fácilmente condiciones de paz mucho más rigurosas; lo que, por otra parte, habría sido prudente. El Gobierno defendió su espíritu de concesión y afán de hacer el tratado, basándose en el enorme aumento sufrido por la deuda, que alcanzaba la cifra de 122.000.000 £; cantidad bajo todos los puntos de vista mucho mayor entonces que ahora; pero así como el éxito de la guerra justificaba plenamente la existencia de esa obligación futura, del mismo modo la carga que representaba exigía también imperativamente que se sacaran las mayores ventajas posibles, lo que pudo hacerse, dada la situación militar existente; y esto fué, precisamente, lo que dejó de hacer el Gobierno.

Con respecto á la deuda, hace notar con justicia un escritor francés que «en esta guerra y durante algunos años después, los planes de Inglatera fueron nada menos que la con-

quista de América y el fomento de su Compañía de las Indias Orientales. A estos dos países debió que sus manufacturas y comercio adquieran salidas más que suficientes, para pagar con creces los sacrificios hechos por ella. Viendo la decadencia marítima de Europa, con su comercio aniquilado y sus manufacturas tan atrasadas, ¿cómo era posible que la Nación inglesa temiese á un futuro que le ofrecía tan vasta perspectiva?» Desgraciadamente, la Nación necesitaba alguien que expusiera ante el Gobierno sus pretensiones y el intermediario elegido para esto, el único hombre quizás capaz de ponerse al nivel de esta gran oportunidad, estaba en desgracia con la Corte.

Con todo, las ganancias de Inglaterra fueron muy grandes, no sólo en aumento territorial y preponderancia marítima, sino también en el prestigio y posición alcanzada á los ojos de las Naciones, las cuales se mostraban rendidas por completo á sus grandes recursos y poderosas fuerzas. Contrastaban notablemente con estos resultados obtenidos por mar, las consecuencias logradas en la guerra continental. Francia se había retirado ya con Inglaterra de toda participación en la lucha, firmándose la paz entre los otros contendientes, cinco días después del tratado de París. Los términos de la paz se redujeron sencillamente al *statu quo ante bellum*.

Según los cálculos del Rey de Prusia, ascendía á 180.000 el número de los soldados de su Reino, muertos ó inutilizados á consecuencia de esta guerra, en una Nación que por entonces sólo contaba con cinco millones de habitantes. Las pérdidas de Rusia, Francia y Austria reunidas, sumaron la cifra de 46.000 hombres y el resultado de todo fué dejar las cosas simplemente como estaban antes de la contienda [1]. Atribuir esto únicamente á diferencia de suerte entre las guerras de mar y de tierra, es desde luego un absurdo. El genio de Federico, apoyado por el dinero de Inglaterra, había hecho que fuera igual el partido jugado entre él y los esfuerzos mal

(1) Véase el Annual Register, 1762, pág. 63.

dirigidos—y no siempre verdaderos—de una coalición que disponía de una superioridad numérica realmente abrumadora. Puede, pues, afirmarse desde luego que las Naciones que posean un buen litoral ó aunque sólo cuenten con una ó dos salidas fáciles al Océano, obtendrán ventaja si buscan su prosperidad y extensión por el camino del mar y del comercio, mejor que efectuando tentativas encaminadas á producir cambios y modificaciones en el régimen político existente, de comarcas donde una soberanía más ó menos prolongada haya conferido ya derechos reconocidos á la Nación que la ejerza, creando una dependencia nacional ó lazos de subordinación. Desde el tratado de París, en 1763, acá, se han ocupado rápidamente las regiones vírgenes del mundo; testigo de ello, nuestro propio continente, la Australia y aun el Sur de América.

Hoy día existe una posesión nominal política, mejor ó peor definida, hasta en las regiones lejanas, por más que dentro de esta afirmación haya algunas raras excepciones; pero de todos modos, sucede que en muchos de estos puntos, la posesión política referida es poco más que nominal, mientras que en otros tiene un carácter tan débil, que no puede confiarse en ella sola para ayuda ó protección. Ejemplo familiar y notorio de lo que decimos es el Imperio turco, el cual se mantiene en pie solamente por la presión de las fuerzas opuestas que obran sobre él y por los mutuos recelos de las Potencias que no simpatizan con el mismo, constituyendo, por lo tanto, un ejemplo palpable de vida política débil, y aunque la cuestión es totalmente europea, todo el mundo conoce lo bastante de ella para comprender bien que el interés y dominio de las Potencias marítimas representa aquí el principal, por no decir el primero, de todos los elementos que fijan ahora la situación; y todos ven también que usadas con inteligencia las fuerzas navales, habrán de dirigir, sin duda alguna, los cambios que fatalmente habrán de producirse en el futuro. En lo que toca á la situación política de la Amé-

rica del Sur, tanto en las Naciones centrales como en las tropicales del Sur, su condición es tan inestable que causa bastante inquietud el mantenimiento del orden interior en ellas, lo que estorba mucho al comercio y al desarrollo pacífico de sus recursos.

Usando de una expresión familiar, diremos que mientras ellos no dañaron á nadie más que á sí mismos, bueno estaba; pero desde hace largo tiempo, los ciudadanos de Gobiernos más estables han estado buscando la manera de explotar sus recursos, habiendo tenido que soportar las pérdidas originadas por su perturbada condición. La América del Norte y la Australia ofrecen aún ancho campo á la emigración y al espíritu de empresa; pero estos países se están ya poblando rápidamente, y como entonces disminuirán allí las oportunidades ofrecidas, surgirá en seguida la demanda, exigiendo que haya en estas Naciones desordenadas un Gobierno más permanente que garantice la vida y dé razonable estabilidad á las instituciones, permitiendo á los comerciantes y demás personas vivir y contar con el futuro.

No hay, ciertamente, en la actualidad, esperanza de que tal orden de cosas pueda obtenerse con los medios existentes en dichos países; y si sucede lo mismo cuando se origine la demanda, no habrá ninguna teoría política análoga á la doctrina de Monroe, que detenga á las Naciones interesadas para tratar de impedir el mal de cualquier manera posible, lo cual, llámese como se quiera, será siempre una intervención política. Tales intervenciones producen, de necesidad, choques que unas veces se zanjan con arbitrajes y otras producen la guerra; pero aun dentro de una solución pacífica, sucederá siempre que la Nación que cuente con más fuerzas organizadas, será la que poseerá argumentos más poderosos. Apenas si precisa decir que si se lleva á cabo con éxito la apertura del istmo central americano, podría precipitarse el momento del conflicto, que de todos modos es seguro vendrá más tarde ó más temprano.

La profunda modificación que sufrirán entonces las rutas comerciales, la importancia política que para los Estados Unidos representa un canal semejante de comunicación entre las costas del Atlántico y Pacífico, no son, sin embargo, el todo ni aun siquiera la parte principal de la cuestión. En lo que puede juzgarse hoy de los acontecimientos, es indudable que habrá de llegar el tiempo en que les será preciso á los Estados de América y de Europa, asegurar la estabilidad de los Gobiernos existentes en las Naciones tropicales americanas. La situación geográfica de estos Estados, sus condiciones climatológicas, etc., demuestran bien á las claras y desde el primer momento, que el Poder Naval se manifestará allí—aun con más motivo que en el caso de Turquía—para determinar la Potencia extranjera que habrá de predominar, sino por posesión efectiva del territorio, al menos por su influencia sobre los Gobiernos del país de que se trate. La situación geográfica de los Estados Unidos y su poder intrínseco le conceden innegable ventaja; pero esta ventaja no prevalecerá si existe una gran inferioridad en el número de fuerza bruta organizada, que será siempre el último término, el argumento supremo de Repúblicas y Reyes.

He aquí el interés grande y siempre vivo que para nosotros tiene el estudio de la guerra de los Siete Años. En ella hemos visto y seguido á Inglaterra, que con un pequeño Ejército, comparado con el de las demás Naciones, como aun le sucede hoy día, defendió con éxito sus propias costas, llevando después sus armas á todas partes é imponiendo su influencia y dominio sobre remotas regiones, á las que no solamente subyugó y redujo á la obediencia, sino que las hizo también tributarias de su riqueza, poderío y reputación. En la forma como consiguió ella aflojar los lazos y neutralizar la influencia de que gozaban España y Francia en los mares ultramarinos, quizás esté la profecía de alguna otra gran Nación, que en días venideros pueda hacer inclinar la balanza del poder, en alguna guerra naval del futuro, cuyo objeto si

no se reconoce de momento por los contemporáneos, después se verá fué consecuencia del desarrollo y desenvolvimiento político-económico de regiones perdidas hasta entonces para la civilización. Pero esta Nación no será los Estados Unidos, si llegado el momento se la encuentra como ahora indiferente al imperio de los mares.

La dirección que el instinto nacional y el enérgico carácter de Pitt dieron entonces á los esfuerzos de Inglaterra, continuó después de la guerra, habiendo ejercido influencia profunda en su política subsiguiente. Dueña ya de Norte América, dominando en la India por medio de la Compañía cuyas conquistas territoriales fueron ratificadas por los Príncipes indígenas, contaba, pues, con más de 20 millones de súbditos establecidos en dichos territorios; representando por sí, éstos, una población mayor que la de la Gran Bretaña, la cual recibía ingresos respetables que venían á sumarse con los demás, obtenidos de su propio territorio. Inglaterra tenía otras ricas posesiones esparcidas por todos los ámbitos de la tierra, y ante sus ojos estaban siempre presentes, como saludable lección, los terribles daños que la debilidad de España le permitió causar á su amplio y desunido Imperio. Las palabras del historiador naval inglés de esta guerra, hablando de España, son perfectamente aplicables, con ligeras modificaciones, á la Inglaterra de nuestros días. Dice así:

«España es, precisamente, la Potencia contra la cual puede siempre Inglaterra luchar con mayores probabilidades de éxito, ventaja y honor. Esta extensa Monarquía está aniquilada en su corazón; sus recursos están á gran distancia y cualquier Potencia que domine el mar, podrá ser dueña de la riqueza y comercio de España. Los dominios de donde saca sus recursos, están á inmensa distancia de la Metrópoli y muy separados entre sí, lo cual hace sea para ella más preciso que para ningún otro Estado, contemporizar, hasta tanto que pueda infiltrar vida y actividad á todas las partes constituyentes de su enorme y desunido Imperio» (1).

Sería inexacto decir hoy que Inglaterra estaba aniquilada en el corazón; pero su dependencia del mundo exterior es tal, que da cierto aspecto sugestivo á la frase.

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

Esta analogía entre las dos situaciones, no ha sido nunca desatendida por Inglaterra. Desde la época que tratamos hasta nuestros días, las posesiones adquiridas con su Poder Naval y el cuidado de sus fuerzas navales han sido los elementos directores de su política. La navegación á la India, que en los días de Clive era un viaje largo y, peligroso, en el cual no se tenía ninguna posesión propia en que poder hacer escala, se reforzó tan pronto como hubo oportunidad para ello, con la adquisición de Santa Elena, del Cabo de Buena Esperanza y de las islas Mauricio. Cuando el vapor hizo del Mar Rojo y del Mediterráneo una ruta practicable, adquirió á Aden y más tarde se estableció en Socotora. Malta había caído ya en sus manos en las guerras de la Revolución francesa y el papel preponderante jugado por la Gran Bretaña como piedra angular de las coaliciones dirigidas contra Napoleón, le permitió reclamar esta isla para sí, cuando se hizo la paz de 1815. Situada como está á menos de mil millas de Gibraltar, el espacio que separa ambas plazas resulta dominado por la influencia militar de una ú otra. En los presentes días hemos visto que, en la travesía de Malta á Suez, no contaba al principio Inglaterra, con Estación alguna propia; pero después, la ha adquirido con la cesión de Chipre y Egipto, el cual, á pesar de los recelos de Francia, ha pasado á estar bajo la dominación inglesa.

La importancia de esta posición para la dominación de la India la comprendieron bien Napoleón y Nelson, é hizo que el último de ellos mandase en seguida por tierra, á Bombay, á un Oficial encargado de llevar las noticias del combate de Aboukir y la ruína completa de las esperanzas de Bonaparte. Hoy mismo, los celos con que Inglaterra mira el avance actual de Rusia en el Asia central, no es más que el resultado de aquellos días en que su Poder Naval y sus recursos triunfaron de la debilidad D' Aché y del genio de Suffren, arrancando la península del Indostán de manos de la ambición francesa.

«Por la primera vez desde la edad media—dice Mr. Martin hablando de la guerra de los Siete Años—se dió el caso de que Inglaterra venciera á Francia sola y sin aliados, mientras que Francia contaba, en cambio, con poderosos auxiliares. Inglaterra venció tan sólo por la superioridad de su gobierno.»

¡Sí! pero por la superioridad de su Gobierno que utilizaba la formidable arma del Poder Naval. Este la enriquecía y protegía á la vez su comercio, de donde venían las riquezas. Con su dinero mantuvo y auxilió á los escasos aliados que tuvo en la desesperada contienda acabada de mencionar, principalmente á Prusia y Hannover.

Su poder estaba en cualquier parte á que sus barcos pudieran llegar; no habiendo nadie que se atreviera á disputarle el imperio del mar. Iba á donde quería y con ella marchaban sus cañones y tropas, con cuya movilidad multiplicaba sus fuerzas respecto á las de sus divididos enemigos. Dueña y señora de los mares, interceptaba por doquiera sus caminos á placer, imponiendo la ley en el mar. Las flotas enemigas no podían unirse, ni ninguna gran flota podía salir fuera; y si lo hacía, era únicamente para tener un encuentro inmediato en el que Oficiales y dotaciones inexpertas tenían que habérselas con otros que eran veteranos del mar en los temporales y la guerra. Excepción hecha del caso de Menorca, vigilaba con el mayor cuidado la conservación de sus bases marítimas de operaciones, conquistando siempre con afán las del enemigo. Gibraltar significaba para las Escuadras de Tolón y Brest, lo que representa el león en el camino preciso que hay que atravesar. ¿Qué esperanza de socorros cabía á los franceses del Canadá, teniendo la flota inglesa á Louisburg por sotavento?

La única Nación que ganó en esta guerra fué la que, durante la paz, utilizó al mar para enriquecerse; la misma que, en la guerra, pudo dominar por el desarrollo de su Marina, por el número de sus súbditos que vivían del mar ó sobre el mar, y por sus numerosas bases de operaciones esparcidas en todo el Globo. Sin embargo, debemos hacer notar que es-

tas bases de operaciones habrían perdido en sí mismas su valor, si sus comunicaciones no hubiesen permanecido aseguradas. Por esto fué por lo que los franceses perdieron á Louisburg, Martinica y Pondichery; y así fué, también, como perdió la misma Inglaterra á Menorca. El servicio entre las bases de operaciones y las fuerzas móviles, ó sea entre los puertos y las flotas, es mútuo. (1)

Considerada la Marina bajo este punto de vista, es esencialmente un cuerpo ligero que mantiene abiertas las comunicaciones entre sus propios puertos y obstruye las del enemigo; de modo que barre el mar, en beneficio y servicio de la tierra y domina el desierto, para que el hombre viva y prospere en todo el Globo habitable.

---

(1) Estas observaciones, siempre verdaderas, lo son hoy doblemente desde la introducción del vapor. La renovación del carbón es una necesidad más frecuente, más urgente y más perentoria que ninguna otra de las conocidas á los barcos de vela, siendo esfuerzo vano la pretensión de efectuar operaciones navales vigorosas, cuando se tengan lejos las Estaciones de carbón. Sería igualmente vano adquirir Estaciones de carbón lejanas, sin contar con una poderosa Marina, porque semejantes Estaciones caerán bien pronto en manos del enemigo. Pero la más vana de todas las ilusiones consiste en creer ha de ser posible reducir á un enemigo sólo con la guerra de corso, sin poseer Estaciones de carbón fuera de los límites nacionales.

CAPÍTULO IX

SERIE DE ACONTECIMIENTOS OCURRIDOS DESDE LA PAZ DE PARÍS HASTA EL AÑO 1778.—GUERRA MARÍTIMA ORIGINADA Á CONSECUENCIA DE LA REVOLUCIÓN AMERICANA.—COMBATE NAVAL FRENTE Á OUESSANT.

Si Inglaterra pudo con razón quejarse de no haber sacado del Tratado de París todas las ventajas á que le daban título sus hazañas militares y su situación, Francia, á su vez, tenía muchos motivos de descontento por el estado en que la guerra la dejaba. Las ganancias de la primera se medían casi por las pérdidas de la segunda, pues hasta la cesión que España hizo al vencedor, de la Florida, fué comprada por Francia á costa de la Luisiana. Como era natural, los pensamientos de sus hombres de Estado y de su pueblo, tuvieron que inclinarse ante la presente necesidad de soportar la carga del vencido, pero se volvieron hacia el futuro, esperando obtener de él las posibilidades de venganza y compensación. El Duque de Choiseul, hombre de talento, aunque imperioso, continuó, durante varios años, á la cabeza de los negocios, y trabajó con persistencia para restituir á Francia su poder, debilitado por los efectos del Tratado. La alianza austriaca no fué buscada por él, en forma alguna; estaba ya concertada, y las cláusulas habían recibido un principio de ejecución, cuando vino al poder en 1758; pero en seguida comprendió que el principal enemigo estaba en Inglaterra y contra ella trató de dirigir todas las fuerzas de la Nación, en tanto cuanto pudo hacerlo. La derrota de Conflans destruyó sus proyectos de invasión, por lo que dedicó entonces todo su empeño á buscar la unión de España y ganar su alianza, de acuerdo, por completo, con el principal propósito perseguido en sus designios.

Con los recursos unidos de ambos Reinos, dotados de litorales tan magníficos como los que poseían, con una buena administración y tiempo suficiente de preparación, se habría podido poner á flote una Marina capaz de medirse muy bien con la de Inglaterra. También era indudable que las Naciones marítimas más débiles, al ver á esta coalición constituída satisfactoriamente y funcionando eficientemente, harían, en tal caso, de tripas corazón, como vulgarmente se dice, para declararse contra una Potencia cuya grandeza excitaba su envidia y temor, y que obraba siempre sin respeto hacia los derechos y conveniencias de los demás, cosa muy común en todo aquel que posee gran poderío y no tiene rivales que temer. Desgraciadamente, la alianza vino tarde, tanto para España como para Francia.

A la aniquilación virtual de la flota francesa en 1759, siguió una explosión nacional de entusiasmo por la Marina, que fué fomentada y guiada con habilidad por Choiseul. «El sentimiento popular levantó el grito de un extremo al otro de la Francia, diciendo: "La Marina debe ser restaurada". Y tuvieron lugar regalos de ciudades, corporaciones é individuos particulares, cuyo objeto común fué allegar fondos; una actividad prodigiosa surgió en puertos poco antes silenciosos; y por todas partes se construían y reparaban barcos.» El Ministro reconoció también la necesidad de restablecer la disciplina y buen espíritu del personal, al igual de lo que se hacía con el material de la Marina; pero ya era demasiado tarde, porque encontrándose metidos en una guerra tan grande y desdichada, no era tiempo de empezar con preparativos que debían haberse hecho antes. *Más vale tarde que nunca*, dice el refrán; pero semejante proverbio no es tan seguro como aquel otro que dice: *En tiempo de paz prepárate para la guerra.*

La condición de España era mejor. Cuando estalló la guerra, el historiador naval inglés calcula que contaría con un centenar de buques de diferentes tamaños, entre los cuales

habría, probablemente, unos sesenta navíos de línea. Sin embargo, aunque la posición de Inglaterra pueda aparecer crítica, por haberse puesto España en contra suya, con la superioridad que tenía sobre sus enemigos en número, habilidad, experiencia y prestigio, resultaba verdaderamente irresistible.

Con los setenta mil veteranos de mar que poseía, tenía que conservar tan sólo el puesto anteriormente conquistado. Los resultados sabemos ya cuáles fueron.

Después de haberse hecho la paz, Choiseul permaneció, juiciosamente, fiel á sus ideas primitivas. Continuó la reconstitución de la Marina, obra que fué acompañada y favorecida por un espíritu de ambición profesional y deseo de emulación desarrollado entre los Oficiales de Marina, según queda mencionado ya anteriormente. Este sentimiento á que nos referimos fué de tal naturaleza que en la condición peculiar en que vive la Marina actual de los Estados Unidos, puede muy bien recomendarse como modelo. Las construcciones de los buques de guerra continuaron con gran actividad y en gran escala. Al final de la guerra y gracias al movimiento iniciado en 1761, había cuarenta navíos de línea en buen estado para prestar servicio. En 1770, cuando cayó del poder Choiseul, la Marina Real contaba con sesenta y cuatro navíos de línea y cincuenta fragatas á flote. Los Arsenales y almacenes estaban repletos de pertrechos, contándose, además, con una buena existencia de madera de construcción.

Al mismo tiempo, el Ministro procuró aumentar la eficiencia de la oficialidad, reprimiendo, al efecto, el orgulloso espíritu existente entre los Oficiales de noble cuna, los cuales, por el mero hecho de su nacimiento, se creían superiores tanto á sus Jefes como á muchos otros de sus compañeros que, si bien carecían de nobleza, poseían, en cambio, condiciones que les hacían estimados y solicitados á bordo de las Escuadras. Este sentimiento de clase producía una idea curiosa de igualdad entre Oficiales de muy diferentes grados, lo cual

perjudicaba altamente al espíritu de subordinación y disciplina. Entre todos los miembros pertenecientes á la privilegiada clase social expresada, se reconocía con mucha más facilidad su igualdad que no la desigualdad producida por la diferencia de grado ó antigüedad. La chistosa escena descrita por Marryat, que representa á un Guardia Marina diciendo á su Comandante que determinada declaración había sido hecha en confianza, parece haber sucedido alguna vez en los alcázares de los buques franceses de aquella época. «¡Confianza!—exclamó el Comandante—¡quién ha visto nunca que haya confianza entre un Capitán de Navío y un Guardia Marina!» «No señor,—replicó el mozalvete—no es entre un Capitán de Navío y un Guardia Marina, sino entre dos caballeros.» Las disputas, argumentos y cuestiones entre dos caballeros, olvidados de sus respectivas categorías aparecerían precisamente en los momentos críticos, y el espíritu de igualdad que con nociones extravagantes de democracia se esparció por todas las Escuadras de la República, fué curiosamente explotado por algunos Oficiales que justamente se contaban entre los miembros de la aristocracia más elevada. «Yo ví por su cara,—dice uno de los héroes de Marryat—que el segundo no estaba de acuerdo con el Comandante; pero era aquél demasiado buen Oficial para decírselo á éste en momento semejante.» Esta frase expresa una de las cualidades ó méritos que con más firmeza están arraigados profundamente en el sistema inglés, cuya necesidad es bien sentida por los escritores franceses de la época, que se expresan así:

«Bajo Luis XVI, la intimidad y confraternidad existente entre el jefe y el subordinado, condujo á que el último se permitiera discutir las órdenes que le daban..... La relajación de la disciplina y el espíritu de independencia se debieron también á otra causa diferente de la mencionada, pudiéndose atribuir, en parte, al arreglo dispuesto para los ranchos de Oficiales. El Almirante, Comandante, Oficiales y Guardias Marinas comían todos juntos y todo era común. Se tuteaban entre sí unos á otros como camaradas. En el manejo del buque el inferior daba su opinión, discutía, y entonces el jefe, irritado, prefería con frecuencia ceder más bien que formarse

enemigos. Hechos de esta naturaleza los aseguran testigos cuya veracidad y fidelidad está fuera de toda duda» (1).

Insubordinación de esta especie, ante la cual cedían los hombres débiles, chocó en vano, sin conmover el carácter resuelto y enérgico de Suffren; pero al punto se levantó el descontento entre los Oficiales, alcanzando casi la altura de motín, dando margen á que Suffren dijese en sus comunicaciones al Ministro de Marina, después de su cuarto combate, lo siguiente: «Mi corazón está herido por el desengaño más completo. Es horrible pensar que podría haber destruído á la flota inglesa en cuatro ocasiones distintas y que todavía existe.» Las reformas de Choiseul se estrellaron contra esta roca que tan sólo pudo remover, al fin, el levantamiento general de toda la Nación; pero, no obstante, el personal de los barcos y sus dotaciones mejoraron notablemente. En 1767 reorganizó la Artillería de Marina, formando un Cuerpo de diez mil artilleros, que sistemáticamente estuvieron haciendo ejercicio una vez por semana, durante diez años, hasta que sobrevino de nuevo la guerra siguiente contra la Gran Bretaña.

Sin perder de vista Choiseul parte alguna de sus planes, al par que fomentaba los progresos del Poder Naval y militar de Francia, concedía atención especial á la alianza con España, alentando juiciosamente y favoreciendo todo lo posible los esfuerzos que hacía este país en la senda de progreso abierta bajo el reinado de Carlos III, que fué el mejor de los Reyes de la Casa de Borbón. Mantuvo la alianza con Austria, que existía aún; pero las esperanzas de Choiseul se cifraban principalmente en España. La sabiduría y clarividencia con que se fijó desde luego en Inglaterra, considerando que en ella estaba el centro de la enemistad para con Francia, fué cosa que más tarde se vió justificada y claramente probada con lo ocurrido durante toda la guerra de los

(1) Troude: Batailles Navales.

Siete Años. En España estaba, sin duda alguna, el aliado más seguro, y con buena administración podría ser este país el amigo más poderoso. La gran proximidad entre ambas comarcas y la situación relativa de sus puertos, hacía particularmente fuerte la situación naval; y esta alianza, aconsejada por la sana política, por los lazos de familia y por el justo temor al Poder Naval de Inglaterra, quedó, al fin, asegurada para Francia por las recientes injurias, aún vivas, que España había recibido de Inglaterra, las cuales estaban muy propensas á enconarse, pues Gibraltar, Menorca y Florida continuaban en manos de los ingleses y con esto ningún español podía conformarse hasta tanto que no se consiguiera borrar la afrenta.

Se comprende fácilmente lo exacto de las afirmaciones de los historiadores franceses, cuando dicen que Inglaterra veía con singular inquietud el aumento de la Marina francesa, y que de buena gana habría atajado sus progresos; pero es dudoso que dicha Nación hubiera provocado una guerra sólo con este propósito. En los años que siguieron á la Paz de París, hubo una porción de Ministerios de poca vida que se dedicaron, principalmente, á cuestiones de política interior ó al arreglo poco importante de los partidos, siendo causa de que su política exterior presentase marcado contraste con la dirección vigorosa, aunque despótica, seguida invariablemente por Pitt. Estas conmociones internas suelen suceder á las grandes guerras, y tanto ellas como la agitación que empezó en las colonias de Norte América en 1765, con la conocida ley del *Stamp Act* (1) fueron—sobre todo la última—las causas que, entre otras, detuvieron el brazo de Inglaterra. Dos veces al menos, en los años que Choiseul ocupó el Ministerio, hubo oportunidad suficiente para que un Gobierno poco escrupuloso, preparado y resuelto hubiese encontrado fácilmente causa justificativa para una guerra; tanto más,

(1) Stamp Act.—Ley del Timbre, por la cual se hizo extensiva á las trece colonias la ley que regía en Europa sobre esta clase de derechos.—*(N. de lo T.)*

cuanto que los pretextos ofrecidos envolvían en sí cuestiones referentes al Poder Naval, cosa que es para Inglaterra (más que para ningún otro Estado) objeto de interés especial y justo.

En 1764, cansados los genoveses de los esfuerzos infructuosos que habían hecho para dominar á Córcega, pidieron de nuevo á Francia que renovase la ocupación de los puertos que había guarnecido en 1756. Los corsos mandaron también un Embajador á Francia para solicitar el reconocimiento de la independencia de la isla, en razón á haber pagado á Génova, anteriormente, un tributo que se dió como indemnización. Los genoveses, comprendiendo la imposibilidad en que estaban de reconquistar la isla, decidieron, al fin, cederla prácticamente y la transacción revistió la forma de un permiso especial que se otorgaba al Rey de Francia, para ejercer sobre todas las plazas y puertos de Córcega todos los derechos de soberanía, como garantía de las deudas que la República tenía con él. Esta cesión, disfrazada bajo la forma de garantía, con objeto de disimular ante los ojos de Austria é Inglaterra el engrandecimiento de Francia, hace recordar la que tuvo lugar nueve años há con la isla de Chipre, en favor de Inglaterra; cesión que, á pesar de lo condicional y sutilmente velada que fué, será, probablemente, tan decisiva y de tanto alcance como la de Córcega.

Inglaterra reclamó por esto, mostrándose irritada; pero aunque Burke dijo «ver á Córcega como provincia francesa es cosa terrible para mí», solamente hubo un miembro de la Cámara de los Comunes, el veterano Almirante Sir Charles Saunders, que digese «era preferible la guerra con Francia antes que consentirle tomara posesión de Córcega» [1]. Teniendo presente los intereses bien reconocidos que Inglaterra poseía entonces en el Mediterráneo, es evidente que una isla como Córcega, tan bien situada para influir sobre las costas de Italia y oponerse á la Estación naval de Menorca, no se

(1) Mahon: History of England.

habría permitido que pasara á manos de un dueño más fuerte si la Nación se hubiese encontrado preparada y bien dispuesta para la guerra.

En 1770 se originó de nuevo otra disputa entre Inglaterra y España respecto á la posesión de las islas Falkland ó Malvinas.

No es indiferente que hagamos relación del fundamento que tenía cada reclamación hacia la posesión de estas islas, que en aquella época no eran más que un archipiélago estéril sin ventajas militares ni naturales. Inglaterra y España tenían allí un Establecimiento sobre el cual flotaba el pabellón nacional, estando la Estación inglesa mandada por un Capitán de Navío. En el mes de Junio de 1770 apareció, de repente, ante este Establecimiento llamado Puerto Edmundo, una expedición española que había sido equipada en Buenos Aires y se componía de cinco fragatas y mil seiscientos soldados. Ante semejante fuerza, el puñado de ingleses que guarnecía la Estación no podía hacer seria resistencia y tras unos cuantos tiros cambiados por honor de la bandera, capitularon.

La noticia de este suceso llegó á Inglaterra en el mes de Octubre siguiente y la manera cómo se acogió en el pais, demuestra bien á las claras cuánta mayor importancia tiene un insulto que un daño, y cuánto mayor es la amargura que por ello se siente. El cambio de dominio de Córcega apenas si había ocasionado movimiento alguno, fuera de las notas diplomáticas, mientras que el ataque á Puerto Edmundo levantó en masa al pueblo y al Parlamento. Se ordenó en seguida al Ministro, en Madrid, que pidiese la restitución inmediata de las islas, además de la desaprobación de conducta de la autoridad que había ordenado el ataque. Sin esperar respuesta á esto, se dieron órdenes para que estuviesen dispuestos algunos buques para prestar servicio, barrieron varias levas las calles, con objeto de buscar gente con que tripular los barcos, y en breve tiempo quedó lista en

Spithead una poderosa flota, dispuesta á vengar el insulto. España se disponía á resistir contando con el Pacto de Familia y con la ayuda de Francia; pero el viejo Rey Luis XV era contrario á la guerra y fué destituído Choiseul que contaba entre sus enemigos de la Corte á la última querida del Rey, arrastrando en pos de sí, con su caída, todas las esperanzas de España, que no tuvo más remedio que someterse en seguida á las exigencias de Inglaterra, reservando, no obstante, la cuestión referente á los derechos de soberanía. Esta conclusión demuestra claramente que aunque Inglaterra seguía siempre poseyendo un Poder Naval efectivo capaz de imponer la ley á España, no deseaba sin embargo, la guerra, sólo por mero gusto de humillar á las Marinas rivales.

No es completamente ageno á la cuestión del Poder Naval hacer notar un gran suceso que por estas fechas acaeció, aunque por su aspecto parezca completamente extraño á la mar y fuera de toda relación con ella. Lo citaremos, aunque sin ocuparnos de él con minuciosidad. Nos referimos al primer reparto de Polonia, efectuado entre Rusia, Prusia y Austria, el año 1772; hecho, que se ejecutó más facilmente por la preocupación de Choiseul con su política naval y con la alianza española. La amistad y ayuda de Polonia y Turquía con objeto de servir de dique al poderío de la Casa de Austria, formaba parte de la tradición recibida de Enrique IV y Richelieu; de suerte que la destrucción de la primera Nación citada, fué un golpe directo asestado al orgullo é intereses de Francia. Lo que hubiese hecho Choiseul si hubiera estado en el poder, no lo sabemos; pero de todos modos, si el resultado de la guerra de los Siete Años hubiese sido diferente, entonces Francia habría podido intervenir de alguna manera en el asunto.

El 10 de Mayo de 1774, murió Luis XV, en ocasión en que las turbulencias existentes con las colonias norteamericanas alcanzaban con rapidez su periodo álgido. Bajo su jo-

ven sucesor Luis XVI, se siguió la política de paz desarrollada en el continente, continuándose también las construcciones de barcos (con objeto de aumentar su número y eficiencia) y la amigable alianza pactada con España. En una palabra; se continuó con la política exterior de Choiseul, que no se encaminaba más que contra el Poder Naval de Inglaterra, como principal enemigo, y hacia el Poder Naval de Francia como base y auxilio principal de la Nación. Las instrucciones que, según dice un escritor marítimo francés, dió el nuevo Rey á sus Ministros, demuestran claramente el espíritu en que se inspiró este reinado desde su principio hasta la Revolución, ya procediesen ó no del Rey las ideas referidas. Dice así el escritor aludido:

«Vigilar todas las indicaciones que denoten la aproximación de un peligro; explorar por medio de los cruceros las cercanías de nuestras islas y la entrada del Golfo de Méjico; tener presente lo que ocurra en los bancos de Terranova y seguir las tendencias que manifieste el comercio inglés; observar en Inglaterra el estado en que se encuentran las tropas y armamentos, el crédito público y el Gobierno; mezclarse hábilmente en los asuntos de las colonias británicas; dar á los colonos rebeldes los medios de obtener recursos de guerra mientras se mantiene la más extricta neutralidad; desarrollar activamente, pero sin ruido, la Marina; reparar nuestros buques de guerra; llenar nuestros almacenes y mantener á mano los medios de equipar con rapidez una flota en Tolón y otra en Brest, mientras España arma la suya en Ferrol; y, por fin, al primer temor serio de ruptura, reunir numerosas tropas sobre las costas de Bretaña y Normandía, manteniendo allí todo listo para verificar la invasión de Inglaterra de modo que se la obligue á concentrar sus fuerzas, restringiendo así sus medios de resistencia en las extremidades del Imperio» (1).

Ya se diesen todas las referidas instrucciones á la par, como emanadas de un plan armónico y bien meditado, ó ya fuesen dadas de cuando en cuando según lo exigiese la ocasión, demuestran por sí solas que se había hecho de antemano un estudio exacto de la situación, respirándose en ellas una convicción tal, que de haberse sentido más temprano, habría modificado grandemente las historias de ambos países. Pero la ejecución fué menos cabal que la concepción.

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Vol. III, pág. 5.

En lo que toca al desarrollo de la Marina, hemos de decir, sin embargo, que el constante trabajo llevado á cabo durante quince años de paz, dió buenos resultados; porque cuando estalló la guerra en 1778, Francia contaba con ochenta navíos de línea en buen estado y sesenta y siete mil hombres de mar estaban enrolados en las listas de la inscripción marítima. España, cuando entró en la guerra el año 1779 como aliada de Francia, tenia en sus puertos cerca de sesenta navíos de línea; y á esta combinación oponía Inglaterra un número total de doscientos veintiocho buques de todas clases, de los cuales unos ciento cincuenta eran navíos. La escasa desigualdad que parece resultar en el material, comparando estas cifras, era más desventajosa para Inglaterra de lo que indican los números, á causa del mayor tamaño y superioridad de artillería que poseían los buques españoles y frances; pero, en cambio, existía á favor de los ingleses la circunstancia de constituir sus buques una sola Escuadra, como pertenecientes todos á una misma Nación; lo cual daba, al total, una unidad de miras que se traducía en un aumento de poder considerable. Los aliados estaban destinados á sentir la debilidad proverbial de las coaliciones navales, como también el degenerado sistema de gobierno de España y la falta de hábito—y quizá pueda decirse también sin injusticia, de aptitud—para la mar, de ambas Naciones. La política naval con que empezó Luis XVI su reinado, fué mantenida hasta su caída. En 1791, dos años después de la asamblea de los Estados generales, la Marina francesa contaba con ochenta y seis navíos de línea que, en general, eran superiores, tanto en tonelaje como en tipo, á los buques ingleses similares.

Nos encontramos, por tanto, al llegar á este punto, en los comienzos de una verdadera guerra marítima como no se había visto desde los tiempos de Ruyter y Tourville, según habrán podido observar los lectores que hayan seguido el curso de esta narración.

La magnificencia y valor del Poder Naval quizás se hubiera puesto más en evidencia, en el caso de existir dominio incontrastable del mar y con ello la exaltación consiguiente de parte de alguno de los beligerantes; pero la lección así obtenida, aunque más brillante, habría carecido del vivo interés que constituye el espectáculo de una Potencia marítima, que se encuentra y bate con un enemigo, digno de medir con ella sus fuerzas; viéndose, además, obligada á ejercer toda clase de esfuerzos en una lucha en que peligraban, no sólo sus colonias más preciadas, sino también sus propias costas. Debido á la inmensa extensión del Imperio Británico, cuya influencia se manifestaba á la vez en las cinco partes del mundo; el que estudie estos hechos, verá ahora llevada su atención tan pronto á la India como á las Antillas, á las costas de los Estados Unidos ó á las de Inglaterra, abarcando en su conjunto desde Nueva York y la Bahía de Chesapeake hasta Gibraltar y Menorca, por un lado; y desde las islas de Cabo Verde hasta el Cabo de Buena Esperanza y Ceilán, por el otro. Esta vez son flotas iguales las que se encuentran frente á frente, y las persecuciones generales y *mêlées* que habían caracterizado los combates de Hawke, Boscawen y Anson—aunque se vieron también algunas veces—fueron sustituídas generalmente por una serie de maniobras complicadas y diversas, con las que, muchas veces, no se obtenían los resultados decisivos que se desean lograr con los combates navales; constituyendo estas maniobras, de por sí, el rasgo característico de la guerra que nos ocupa. La superioridad de los franceses en la ciencia táctica consiguió imprimir á esta lucha el sello especial de su política naval que consistía, según sabemos, en subordinar el dominio del mar, (que se adquiere por medio de la destrucción de las flotas enemigas y de sus fuerzas navales organizadas) al éxito de determinadas operaciones, á la retención de puntos particulares ó á la ejecución de planes estratégicos especiales, de finalidad ulterior. El autor estima que semejante

clase de política, si bien puede aplicarse en determinados casos como excepción, por regla general no resulta; y aunque no precisa tratar de convencer á los lectores, de esta opinión, sería sin embargo, muy de desear, que todas las personas que tiene á su cargo la responsabilidad ó dirección de los asuntos navales, reconocieran que existen dos líneas de conducta en completa contradicción una de otra.

La primera tiene una anología perfecta con la guerra de puestos; mientras que la segunda por el contrario, el objetivo está en aquella fuerza cuya destrucción deja sin apoyo á los diversos puestos y asegura, por tanto, su rendición en debido tiempo. Una vez reconocida la existencia de estas dos políticas opuestas, deberán considerarse los resultados de ambas, puestos bien de manifiesto por las enseñanzas que nos suministra la historia de Francia é Inglaterra.

Sin embargo, no fueron estas ideas circunspectas, las que quiso imprimir, en un principio, el nuevo Rey sobre sus Almirantes; pues en las instrucciones dirigidas al Conde D'Orvilliers, Comandante en Jefe de la primera Escuadra que salió de Brest, decía el Ministro, hablando en nombre del Rey:

«Vuestro deber, ahora, consiste en restablecer el lustre con que brilló en un tiempo la bandera francesa. Precisa borrar para siempre de nuestra vista las pasadas faltas y desventuras; y esto sólo puede conseguirlo la Marina en combates decisivos y brillantes. Su Majestad tiene derecho á pedir los mayores esfuerzos de sus Oficiales.... Bajo cualquier circunstancia en que pueda encontrarse colocada la flota del Rey, las órdenes de S. M., que expresamente me encarga comunique, tanto á usted como á todos los Oficiales que ejercen mando, son: que en todas las ocasiones ataquen sus barcos con el mayor vigor y que se defiendan hasta el último extremo.»

Las instrucciones continuaban expresándose en este mismo sentido. Un Oficial francés no citado hasta ahora, cuando hemos tratado de este nuevo aspecto de la política naval francesa, se expresa sobre el particular en la forma siguiente:

«Muy diferente era este lenguaje del que estaban habituados á oir nuestros Almirantes en la última guerra; porque sería un error suponerles llevados á seguir, por gusto ó temperamento, el tímido sistema defensivo que predominó en la táctica de

la Marina de aquellos días. El Gobierno, encontrando siempre excesivos los gastos que hacía en su Marina, prescribió con demasiada frecuencia á sus Almirantes que se mantuvieran en la mar todo el tiempo posible, pero sin empeñar combates reñidos ni aventurarse siquiera en escaramuzas que generalmente resultaban muy costosas, pues de ellas podría seguirse la pérdida de algunos barcos, difíciles de reemplazar. A menudo se les ordenaba que si el azar les obligaba á aceptar un combate, evitasen cuidadosamente comprometer la suerte de la Escuadra en choques demasiado decisivos. A consecuencia de esto, sucedía que se creían obligados á retirarse en cuanto había una acción que tomaba un giro algo serio, y de esta suerte fué como adquirieron la desdichada costumbre de ceder voluntariamente el campo de batalla, en cuanto había un enemigo intrépido que se lo disputaba, aun cuando fuera inferior en fuerzas á las suyas. En resumen; se mandaba una flota á encontrar al enemigo tan sólo para que se retirase vergonzosamente de su presencia; se recibía la acción en lugar de ofrecerla; se empezaban combates para terminarlos de tal manera que parecían derrotas; y, finalmente, se acabó destruyendo la fuerza moral para conservar la material. Tal fué el espíritu que guió al Gobierno francés de aquella época, como dice muy juiciosamente M. Charles Dupin, y los resultados nos son ya bien conocidos» (1).

A las dignas palabras de Luis XVI siguieron casi inmediatamente otras de diferente tenor y significación, que fueron dirigidas al Almirante D' Orvilliers antes de su salida de puerto. El Almirante recibió aviso de que habiendo sabido el Rey el número de buques á que ascendía la escuadra inglesa, confiaba en su prudencia cuando tuviera que resolver la conducta que convenía seguir; recordándole únicamente que tenía á sus órdenes todas las fuerzas navales de que Francia podía disponer. En realidad, las dos flotas eran próximamente iguales. Para determinar cual de las dos era más fuerte, sería preciso conocer detalladamente el armamento de cada barco. D' Orvilliers, se encontró pues, tan responsable como antes y con dos series de órdenes distintas, por lo cual tenía la certeza de ir al banquillo si era desgraciado; mientras que el Gobierno, por el contrario, estaba seguro de tener portillo para salir del atolladero en igual caso.

(1) Troude: vol. II, págs. 3-5.—Para consultar más citas de autores franceses sobre este mismo asunto, véanse las siguientes obras: La Marine de Guerre: Richelieu et Colbert; por Gougeard. Histoire de la Marine; por Lapeyrouse-Bonfils. Guerres Maritimes; por Jurien de la Gravière.

La consideración de la fuerza relativa de ambas Marinas en su parte moral y material, nos ha conducido de precisión más allá de la fecha en que tuvo lugar el comienzo de la Guerra de la Independencia Americana.

Antes de empezar á ocuparnos de esta lucha, será conveniente acabar de dar á nuestros lectores una idea aproximada de la fuerza total que poseía entonces Inglaterra, y á falta de datos más precisos, basaremos nuestra información en la relación que el primer Lord del Almirantazgo dió ante la Cámara de los Comunes el año 1777, meses antes de empezar la guerra con Francia. Respondiendo dicho Lord á los cargos que la oposición hacía por lo reducido de la flota del Canal, decía:

«Tenemos actualmente cuarenta y dos buques de línea armados en comisión, para la Gran Bretaña (sin contar en éstos los que están prestando servicio en el extranjero), treinta y cinco de los cuales están completamente tripulados y listos para hacerse á la mar al primer aviso.... Yo no creo que Francia ni España alienten disposición alguna hostil contra nosotros, pero después de lo que acabo de someter ahora á la consideración de ustedes, creo poder asegurar que nuestra Marina representa mayor suma que la de la Casa de Borbón reunida» (1).

Sin embargo, precisa hacer constar que tan risueña perspectiva no se realizó después, porque cuando en Marzo siguiente se nombró al Almirante Keppel para el mando de la Escuadra, al mirar su flota con *ojo marinero* (2) (según dijo él mismo) la encontró deficiente, y al salir á la mar en Junio, lo hizo llevando consigo tan sólo veinte buques.

A nada conduce en una narración del carácter de la que nos ocupa, hacer mérito de las causas políticas que provocaron la reparación de los Estados Unidos del Imperio británico. Se ha dicho ya anteriormente que á la citada separación siguió una serie de desaciertos grandes cometidos por el Gobierno inglés, cosa natural, dadas las ideas que generalmente prevalecían en aquellos días, respecto á las rela-

(1) Mahon: History of England; Gentleman's Magazine, 1777, pág. 553.
(2) Keppel's Defence.

ciones entre las colonias y la madre Patria. Hizo falta un hombre de genio superior que hubiese reconocido no solamente la justicia esencial de las pretensiones americanas, (muchos la reconocieron) sino también la fuerza militar que les daba su situación, como hemos indicado antes. Consistían sus ventajas en la distancia que había entre las colonias y la madre Patria, en la cercanía de una colonia con otra—independiente esto del dominio del mar—en el carácter de los colonos,—especialmente de aquellos cuyo origen era inglés ú holandés—y en la hostilidad probable que había de encontrarse en Francia y España, contra Inglaterra. Desgraciadamente para ésta, los hombres más capaces de hacer frente á la situación estaban en minoría y fuera del poder.

Se ha dicho ya anteriormente, que si hubiesen sido islas las trece colonias, el Poder Naval de la Gran Bretaña, habría podido aislarlas tan por completo, que sin remedio habrían terminado rindiéndose sucesivamente una tras otra. Sin embargo, debemos añadir que la estrechez de la faja ocupada entonces por hombres civilizados, y la manera cómo estaba atravesada dicha faja por brazos de mar y ríos navegables, redujeron prácticamente á las colonias al mismo caso que si hubieran sido realmente islas, en lo que respecta al auxilio mútuo que tuvieron que prestarse unas á otras, pues había grandes regiones de la comarca insurrecta que no producían lo bastante para poder sostenerse por sí solas, y, sin embargo, eran suficientemente extensas para que su rendición hubiese representado un golpe fatal para la causa común.

El ejemplo más corriente de lo que decimos, fué la línea de comunicaciones del Hudson, porque desde el principio estuvo la bahía de Nueva York en poder de los ingleses, que tomaron también la ciudad, en Septiembre de 1776, dos meses después de la declaración de independencia. Las dificultades entonces existentes para remontar y bajar el Hudson con los barcos de vela, eran, sin duda, mucho mayores que las que hay hoy con los buques de vapor; pero con todo, no

parece posible dudar que hombres inteligentes y activos, utilizando el gran Poder Naval de Inglaterra, hubieran dejado de conseguir la posesión del río mencionado y del lago Champlain, estacionando buques de guerra á intervalos, auxiliados por galeras, á fin de apoyar los movimientos que verificase un Ejército suficientemente fuerte para poder operar entre los orígenes del río y el lago citado, con lo cual se impedía á la vez toda comunicación fluvial entre Nueva Inglaterra y los Estados occidentales del río.

Semejante operación se habría parecido mucho á la que efectuaron después en la guerra civil las flotas y Ejércitos de los Estados Unidos, por cuyo medio consiguieron dividir gradualmente en dos á la Confederación del Sur, dominando para ello el curso del Misisipí; y los resultados políticos alcanzados habrían sido más importantes aún que los militares, porque en los principios de la guerra, el espíritu de independencia distaba mucho de ser general y estaba más acentuado en la región que precisamente habría quedado aislada (Nueva Inglaterra), que no en Nueva York y Nueva Jersey y quizás más que en ninguna otra, excepto la Carolina del Sur [1].

En 1777 intentaron los ingleses llevar á cabo el plan que acabamos de mencionar, para lo cual mandaron al General Burgoyne que desde el Canadá forzara el paso del lago

(1) La sencilla descripción que voy á hacer ahora de la situación, hará juzgar á usted de las dificultades con que tenemos que habérnoslas. Casi toda la harina y considerable parte de la carne que se consume, se sacan de los Estados occidentales del río Hudson. Esto hace que sea absolutamente indispensable la posesión segura de las comunicaciones por este río, tanto para el aprovisionamiento y auxilio de vuestra Escuadra, como para el Ejército. Si el enemigo fuese dueño de esta línea fluvial, se interrumpiría entonces la comunicación tan esencial entre los Estados. Bien convencido que está de estas ventajas..... Si pudieran conseguir por medio de una operación cualquiera llamar nuestra atención y fuerzas hacia otro sitio, distrayéndonos de este importante punto, para posesionarse de él antes de que pudiéramos volver al mismo, las consecuencias serían fatales. Es preciso, pues, que nuestras disposiciones tengan iguales miras y que cooperemos con usted (en Boston) para llevar á cabo un plan defensivo, asegurando así la parte Norte del río. El alejamiento de los dos puntos en que es preciso obrar, nos crea muchas dificultades.—WHASHINGTON á D' ESTAING.—11 de Septiembre 1778.

Champlain hacia el Hudson. Al mismo tiempo, Sir Henry Clinton salía de Nueva York con tres mil hombres para West Point, en cuyo punto mandó embarcar parte de su fuerza que remontó el río hasta encontrarse á cuarenta millas de distancia de Albany. Al llegar aquí, supo el jefe de esta fuerza la rendición de Burgoyne en Saratoga, y se volvió; pero lo que hizo á la cabeza de un destacamento cuyo cuerpo principal era tan sólo de tres mil hombres, prueba bien lo que podría haberse hecho con mejor dirección.

Mientras sucedía esto en el Hudson, el Comandante en Jefe de las tropas inglesas que operaban en América, hacía uso, en forma bastante curiosa, del Poder Naval de su Nación, porque lo utilizaba para transportar la masa total de su Ejército—catorce mil hombres,—desde Nueva York á la parte Norte de la Bahía de Chesapeake, con objeto de coger á Filadelfia por retaguardia. Este extraño movimiento tuvo éxito en lo concerniente á su objetivo particular, puesto que produjo la captura de Filadelfia; pero las causas determinantes fueron consideraciones políticas basadas en ser Filadelfia el lugar donde estaba constituído el Congreso revolucionario, siendo el movimiento, en sí, contrario á lo que dictaba la sana política militar. Por lo tanto, la contienda estuvo perdida desde el principio y si costó después mucho trabajo ganarla, fué porque la división de fuerzas británicas hizo que quedaran sin apoyo mutuo, los diferentes Cuerpos de Ejército que operaban y también, por la necesidad que hubo de abandonar la posesión de la vía fluvial del Hudson.

Mientras que Burgoyne se encaminaba con siete mil hombres de tropas regulares, más los auxiliares, hacia los orígenes del río para apoderarse de él, se quitaban catorce mil hombres de su desembocadura, para llevarlos á Chesapeake. Por consiguiente, los ocho mil que quedaban en Nueva York, ó cerca de dicho punto, permanecían ligados á la ciudad, por la presencia del Ejército americano que estaba en Nueva Jersey. Esta desastrosa medida se tomó en Agosto; y en Octu-

bre siguiente, Burgoyne, acosado y aislado en su posición, tuvo que rendirse, como ya hemos dicho anteriormente. En Mayo, evacuaron los ingleses á Filadelfia y tras una marcha penosa y peligrosa á través de Nueva Jersey, en la que el Ejército de Washington los persiguió bien de cerca, recuperaron, al fin, á Nueva York.

La ocupación del Norte de la bahía de Chesapeake por la flota británica, unida á la operación verificada el año 1814 por las fragatas de vela, inglesas, para remontar el río Potomac, ponen bien de manifiesto otra línea débil que existía en el conjunto formado por las colonias americanas; pero á pesar de todo no era esta línea como la del Hudson y Champlain, pues que en esta última poseía el enemigo ambos extremos—con el Canadá de un lado y la mar de otro—y en la primera no sucedía así.

Respecto á la guerra marítima en general, no tenemos necesidad de extendernos para decir que los colonos no podían de ningún modo pensar en hacer frente á las flotas británicas, por lo cual se vieron forzados á abandonarles desde luego el mar, limitándose sólo á la guerra de corso, que fué sostenida principalmente por corsarios, para cuyo oficio resultaban los colonos muy aptos por sus hábitos de mar y empresa, así que causaron muchos perjuicios al comercio inglés. A fines del año 1778 el historiador naval inglés estima que los corsarios americanos les habían apresado unos mil buques mercantes, proximamente, cuyo valor calcula poco más ó menos en unos 2.000.000 £ y, sin embargo, sostiene que las pérdidas de los americanos fueron mucho mayores, como debieron serlo, efectivamente, porque los cruceros ingleses eran más poderosos y tenían más apoyo que los americanos, y porque el desarrollo adquirido por el comercio de éstos, había llegado á ser la admiración de los hombres de Estado de la madre Patria. Cuando estalló la guerra, era dicho comercio tan grande como el de la misma Inglaterra al principio del siglo.

Una indicación interesante respecto al número á que ascendía la población marítima de Norte América, nos la dá el primer Lord del Almirantazgo en la declaración que hizo en el Parlamento, diciendo: «Que con la pérdida de América, había perdido la Marina diez y ocho mil hombres de mar, de los empleados en la última guerra,» (1) pérdida que nunca es despreciable para ningún Poder Naval, especialmente si pasan á formar parte de las filas enemigas.

Con la guerra marítima, surgieron desde luego, como de costumbre, las quejas de los neutrales contra Inglaterra, por el apresamiento que hacía de sus barcos empleados en el comercio americano. Sin embargo, no se necesitaba esta provocación para excitar la enemistad y esperanzas de Francia, en el estado de apuro en que se encontraba entonces el Gobierno británico. Parecía llegada la hora anhelada de la venganza, hacia la cual había dirigido Choiseul su política. Desde el principio preocupó ya en Paris la revolución de las colonias, discutiéndose la actitud que debería adoptarse y las ventajas que podrían obtenerse de dicha revolución; decidiéndose que recibieran las colonias toda la ayuda posible, compatible con las circunstancias, á fin de no provocar un rompimiento con Inglaterra. Con este objeto se envió á América á un francés llamado Beaumarchais, á quien se le dió dinero para que estableciese una casa de comercio que debería proveer á los colonos de efectos de guerra. Francia dió un millón de francos y España agregó igual suma, concediéndose á Beaumarchais permiso para comprar y abastecerse en los Arsenales del Estado. Al mismo tiempo, se admitían en Francia á los delegados ó agentes de los Estados Unidos, y varios Oficiales franceses pasaban al servicio de aquéllos sin obstáculo serio de parte de su Gobierno. La casa Beaumarchais se estableció en 1776; en Diciembre del mismo año desembarcaba en Francia Benjamín Franklin, y en Mayo de 1777 venía á América Lafayette.

(1) Annual Register, 1778, pág. 201.

Mientras sucedía todo esto, se activaban los preparativos para la guerra y especialmente para la guerra de mar; la Marina recibía constante impulso de aumento y se efectuaban todos los trabajos necesarios para llevar á cabo una amenaza de invasión por el canal, cuando la escena real de la guerra iba á estar en las colonias americanas. Estaba Francia en esta ocasión en la situación de un hombre que tiene poco que perder. Despojada ya del Canadá, todo le hacía esperar que si se renovaba la guerra con la Europa neutral, contando á los americanos como amigos y no como enemigos, no le habrían de arrebatar sus islas. Reconociendo que siendo los americanos los mismos que no hacía aún veinte años habían puesto el mayor empeño en la conquista del Canadá y que, por lo tanto, no le habían de consentir lo recuperase de nuevo, hizo constar expresamente que no abrigaba semejantes esperanzas, pero declaró se reservaba el derecho de retener toda posesión inglesa que pudiera conquistar en las Antillas, en la guerra que iba á emprenderse.

España estaba en condiciones diferentes. Odiaba á Inglaterra y necesitaba recuperar á Gibraltar, Menorca y Jamaica, que no eran meras joyas de su corona, sino piedras fundamentales de su Poder Naval, mas á pesar de todo, comprendió que si los colonos americanos alcanzaban éxito en su rebelión contra el Poder Naval inglés, hasta entonces irresistible, sería un ejemplo peligroso para sus mismas colonias de donde sacaba anualmente tan grandes recursos; y por otra parte si Inglaterra fracasaba en la empresa con una Marina como la suya ¿qué podía esperar España? Ya dijimos en el capítulo de introducción que las rentas con que contaba el Gobierno español no se obtenían de ligeras contribuciones impuestas á un Poder Naval rico y próspero basado en la industria y comercio del Reino, sino que provenían de una mezquina corriente de oro y plata que caía gota á gota merced á unos cuantos barcos cargados de tesoros que traían

consigo los despojos de las colonias administradas por el sistema más mísero.

Así, pues, España tenía mucho que perder y también mucho que ganar. Continuaba siendo tan cierto como en 1760, que era la nación con que Inglaterra podía guerrear más ventajosamente. Sin embargo, las animosidades existentes y los lazos de ambas dinastías, arrastraron á España á la lucha, entrando de esta suerte en los planes hostiles que maquinaba Francia tan sigilosamente.

En este estado crítico de las cosas, las noticias de la rendición de Burgoyne fué la chispa que produjo el incendio. La experiencia adquirida en anteriores guerras había enseñado á Francia el valor de los americanos como enemigos, por lo que esperaba encontrar en ellos valiosos auxiliares para sus planes de venganza, en aquel momento en que parecía que ellos solos podrían ser capaces de valérselas sin necesidad de alianzas de ninguna clase. Las noticias de lo de Burgoyne, llegaron á Europa el 2 de Diciembre de 1777, y el 16 del mismo mes informaba el Ministerio de Estado francés á los comisionados del Congreso, que el Rey estaba dispuesto á reconocer la independencia de los Estados Unidos y á hacer con ellos un tratado comercial y otro accidental de alianza defensiva. La rapidez con que se llevó á cabo el asunto, prueba bien que Francia tenía ya adoptada su resolución; y el tratado que se siguió, tan importante por sus consecuencias naturales, se firmó el 6 de Febrero de 1778.

No es necesario entrar aquí en los detalles del tratado; pero importa observar: 1.° Que la renuncia expresa de Francia al Canadá y Nueva Escocia, presagiaba la aparición de la teoría política que hoy se conoce con el nombre de doctrina de Monroe, la cual dificilmente podrá hacerse buena, si no se cuenta con una fuerza naval adecuada; y 2.° Que la alianza con Francia y subsiguientemente con España, aportó á los americanos, lo que necesitaban por encima de todo; á saber: un Poder Naval capaz de contrapesar el de Inglate-

rra. ¿Costará tanto al orgullo americano admitir que si Francia hubiera rehusado disputar á Inglaterra el dominio del mar, habrían podido los ingleses dominar el litoral del Atlántico? No rechacemos la escala por donde subimos ni dejemos tampoco de reconocer lo que nuestros padres apreciaron en sus horas de tribulación.

Antes de entrar en la historia de esta guerra marítima, deberemos hacer mención de la situación militar existente entonces, en las diferentes partes del mundo.

Los tres rasgos característicos que imprimen marcada diferencia al estado en que se encontraban las diversas Naciones al comenzar esta guerra, respecto al que tenían en 1756 cuando empezó la de los Siete Años, son los siguientes:

1.ª La hostilidad de relaciones existente entre América é Inglaterra.

2.ª La prontitud con que apareció España como aliada de Francia.

3.ª La neutralidad de los demás Estados continentales que permitió á Francia no tener que preocuparse nada por esta parte.

En el continente norteamericano hacía dos años que los americanos poseían á Boston. La bahía de Narragansett y Rhode Island estaban ocupadas por los ingleses, que también poseían á Nueva York y Filadelfia. La bahía de Chesapeake y su entrada, como carecían de fortificaciones, estaban á merced de cualquier flota que se presentara contra ellas. En la parte Sur, desde el infructuoso ataque verificado contra Charleston en 1776, no efectuaron los ingleses movimiento alguno de importancia y desde entonces, hasta la declaración de guerra hecha por Francia, los principales sucesos tuvieron lugar al Norte de Chesapeake y Baltimore. Por otra parte, resultaba que los americanos habían sucumbido en el Canadá, habiendo constituído dicha comarca, hasta el final, una base firme de operaciones para los ingleses.

En Europa, la circunstancia más digna de fijar la atención la constituye el estado de preparación en que se encontraba la Marina francesa, y también en cierto modo la española, comparado con lo que había sido en las guerras anteriores. Inglaterra se mantuvo completamente á la defensiva y sin aliados, mientras que, por el contrario, los Reyes Borbones aspiraban á la conquista de Gibraltar, y Mahon y á la invasión de Inglaterra. Sin embargo, las dos primeras cosas eran los fines queridos de España, y la última, de Francia; y esta divergencia de miras, fué fatal para el éxito de la coalición marítima.

Ya en el capítulo de introducción hicimos alusión á la cuestión estratégica que se originó con motivo de estas dos políticas tan diferentes.

En las Antillas, era, en realidad, casi igual el apoyo que ambos beligerantes tenían en sus establecimientos de tierra, aunque no debiera haber sido así. Tanto Francia como Inglaterra, contaban con bases sólidas en las islas de barlovento, pues la una poseía á Martinica y la otra á las Barbadas; pero conviene notar que la situación de esta última isla, á barlovento de todas las demás del grupo, constituía una decidida ventaja estratégica en los días de los buques de vela.

Como no podía menos de suceder, la lucha quedó bien pronto confinada á las cercanías de las pequeñas Antillas, en cuyo grupo poseían los ingleses al empezar la guerra, la Dominica, isla que está situada entre la Martinica y Guadalupe, francesas, y por lo tanto, fué ambicionada y tomada por éstos. Siguiendo al Sur de la Martinica, se encuentra la isla Santa Lucía, colonia francesa. Su puerto fortificado que queda á sotavento, se conoce bajo el nombre de Gros Ilot Bay; y era un punto magnífico para vigilar desde él los movimientos de la Escuadra francesa situada en Fort-Royal (Martinica). Los ingleses se apoderaron de la isla y desde su seguro fondeadero, vigiló y persiguió Rodney á la flota

francesa antes de llevar á cabo su famosa acción de 1782. Las islas del Sur eran de menor importancia militar.

Respecto á las islas mayores, España debería haber pesado más que Inglaterra, teniendo á Cuba y Puerto Rico y contando, además, con Hayti, que poseía á medias con Francia; mientras que Inglaterra no tenía más que Jamaica. Sin embargo, España no podía aquí jugar más que un papel pasivo é Inglaterra, tuvo en otros sitios demasiadas cosas entre manos para poder atacarla. El único punto de América en que se hicieron sentir las armas españolas, fué en la gran región del Este del Misisipí, conocida entonces bajo el nombre de la Florida, la cual, aunque era en aquel tiempo posesión inglesa no se unió, sin embargo, á la revolución de las colonias.

En la India, se recordará que se devolvieron á Francia las Estaciones que poseía, según se estipuló en la paz de 1763; pero el predominio político de los ingleses en Bengala, no fué contrarrestado por dominio parecido de los franceses en parte alguna de la península del Indostán. En los años subsiguientes, los ingleses habían extendido y reforzado su poderío, favorecidos por el carácter de sus principales representantes, Clive y Warren Hastings. Sin embargo, poderosos enemigos indígenas se habían levantado contra ellos al Sur de la península del Indostán, tanto al Este como al Oeste, lo que suministraba á Francia una excelente ocasión de recuperar su influencia, tan pronto como estallase la guerra; pero, Gobierno y pueblo permanecieron ciegos ante las ventajas que se le ofrecían en aquella vasta región. No así Inglaterra, porque el mismo día que se supo en Calcuta la noticia de la ruptura y comienzo de la guerra—que fué en 7 de Julio de 1778—dió órdenes Hastings al Gobernador de Madrás de atacar á Pondichery, al par que daba él ejemplo, apoderándose de Chandernagore. Las fuerzas navales que tenía allí cada Nación, eran insignificantes, pero el Comodoro francés, tras una breve acción, abandonó á Pondi-

chery, que se rindió después de sufrir setenta días de sitio por mar y por tierra. Al siguiente mes de Marzo de 1779, cayó Mahé, último establecimiento que poseían los franceses, y con esto desapareció la bandera francesa de la península del Indostán, lo que coincidió con la llegada á aquellas aguas de una fuerte Escuadra inglesa, compuesta de seis navíos de línea, al mando del Almirante Hughes. La ausencia de fuerza alguna francesa, similar, dió á los ingleses el dominio completo del mar, hasta que, cerca de tres años después, llegó allí Suffren.

Mientras tanto, Holanda había sido arrastrada á la guerra y sus Estaciones de Negapatam (en la costa de Coromandel), y el importante puerto de Trincomalee en Ceilán, cayeron ambos en poder de los ingleses; el último, en Enero de 1782, por la acción combinada de las fuerzas de mar y tierra. La satisfactoria terminación de estas dos empresas completaba la situación militar de los ingleses en el Idostán, en ocasión en que la llegada de Suffren, verificada un mes después de estos sucesos, convertía la guerra nominal en una contienda desesperada y sangrienta. Suffren se encontró que poseía una Escuadra decididamente superior, pero no tenía puerto francés ni aliado que pudiera constituir la base de sus operaciones contra los ingleses.

De estos cuatro teatros principales de la guerra, dos de ellos el Norte América y las Antillas, influyeron directamente uno sobre otro, como puede deducirse naturalmente de su proximidad; pero no es el caso tan obvio en lo que respecta á las luchas sostenidas en Europa y la India. La narración de la contienda queda, pues, dividida de hecho en tres partes principales que habrán de tratarse por separado, con alguna extensión. Después de esto, se hará ver su influencia mútua juntamente con las lecciones útiles, de cualquiera especie, que podamos sacar de las grandes combinaciones realizadas, buenas ó malas, felices ó desgraciadas, y por último, la parte jugada en todo por el Poder Naval.

El 13 de Marzo de 1778, el Embajador francés en Londres notificaba al Gobierno inglés, que Francia reconocía la independencia de los Estados Unidos, y que había hecho con ellos un tratado de comercio y alianza defensiva. Inglaterra retiró en seguida su Embajador de Francia; pero aunque la guerra era inminente é Inglaterra contaba con gran desventaja, el Rey de España ofreció su mediación, y Francia, equivocadamente, dilató la lucha. En Junio salió de Portsmouth el Almirante Keppel con veinte buques destinados á crucero, y al encontrarse con dos fragatas francesas, rompió el fuego contra ellas, lo que hizo estallase la guerra; pero enterado Keppel por los papeles ocupados á los franceses que tenían en Brest treinta y dos buques, volvió en seguida á su país en busca de refuerzos, saliendo de nuevo, poco después, con treinta navíos. Con esta fuerza encontró á la Escuadra francesa de D' Orvilliers á barlovento de Ouessant navegando con viento bonancible del Oeste; dándose el 27 de Julio el primer combate naval de la guerra, que se conoce generalmente con el nombre de combate del Ouessant.

Este combate, en el cual tomaron parte de cada lado treinta navíos de línea, fué de resultados totalmente indecisos. No se apresó ni se echó á pique un solo barco, y ambas flotas se separaron volviendo á sus respectivos puestos. La acción obtuvo, sin embargo, gran celebridad en Inglaterra por la indignación pública que produjo su escasez de resultados y por la apasionada controversia naval y política que le siguió. El Almirante y el Comandante que ocupaba el tercer puesto en antigüedad, pertenecían á diferentes partidos políticos y se hicieron mutuos cargos; y en los Consejos de guerra subsiguientes, Inglaterra toda se encontró dividida en dos partidos, habiendo sido, en general, favorables al Comandante en Jefe, Keppel, la opinión naval y pública.

Tácticamente, el combate presenta algunos rasgos interesantes y envuelve una enseñanza que todavía hoy es de actualidad. Keppel estaba á sotavento y deseaba obligar á la

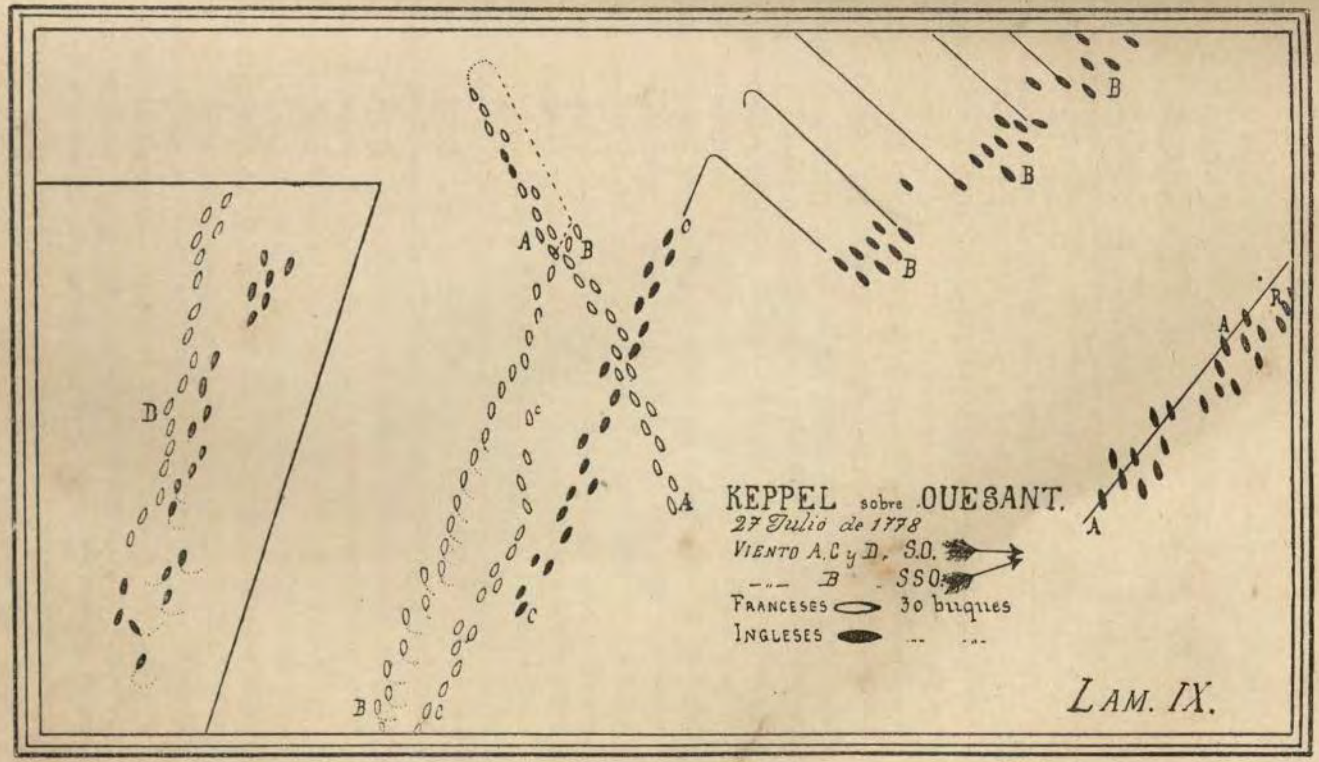
Escuadra contraria á que entrase en acción. Con objeto de conseguir esto, hizo señal de «caza general á barlovento,» á fin de que sus buques más rápidos pudieran alcanzar en su camino á los menos veloces del enemigo. Admitiendo igual velocidad, original en la Escuadra, todo estaba bien; D' Orvilliers á barlovento no tenía intención de combatir más que según le conviniera, y ya se sabe que la flota que tomaba la ofensiva, ocupaba, generalmente, dicho puesto.

Al romper el alba del día 27, ambas flotas navegaban con el viento por babor, proa al ONO. y brisa entablada del SO., según puede verse en la (Lámina IX, A, A, A.) [1].

La retaguardia inglesa (R) había caído á sotavento [2] y Keppel, en vista de ello, hizo señal á seis de sus buques, de «Caza á barlovento» con objeto de colocarlos así en mejor posición para ayudar al cuerpo principal de su Escuadra si conseguía entrar en acción. D' Orvilliers observó este movimiento y lo interpretó creyendo que se trataba de atacar su retaguardia con fuerzas superiores. Las dos flotas estaban entonces á distancia de seis ú ocho millas una de otra. D' Orvilliers viró por redondo sucesivamente, con su flota, conforme se ve en la Lámima IX (posiciones de los franceses de A á B), y si bien perdió barlovento pudo, en cambio, aproximarse más al enemigo y verle mejor. (Posiciones B, B, B.). Al haber acabado esta evolución se roló el viento Sur, favoreciendo con ello á los ingleses; por lo que Keppel, en lugar de virar, se quedó navegando de la misma vuelta que estaba,

(1) Abandonamos en esta lámina el plan seguido en las anteriores, consistente en mostrar, unicamente las fases características del combate, presentadas en orden correlativo, pero sin tener enlace unas con otras; se intenta ahora indicar de una manera *contínua* la serie de maniobras y operaciones que se efectuaron para venir á encontrarse las flotas (desde A hasta C). Como el *combate* consistió tan solo en el paso encontrado de ambas flotas navegando en vueltas opuestas,—en cuyo caso el encuentro resulta siempre inútil é indeciso,—las maniobras que precedieron constituyen el interés principal del asunto, cuya importancia histórica se debe, más que á razones tácticas, á otros motivos de diferente naturaleza.

(2) La linea tirada á través del centro de la Escuadra inglesa en A significa la linea de bolina (SSO) sobre la cual según los estrictos requisitos tácticos los buques ingleses deberían haberse marcado unos á otros.


A
B
B
B
B
B
A
A
B
D
C
C
B
C
KEPPEL sobre OUESSANT.
27 Julio de 1778
VIENTO A.C y D. S.O.
— — B SSO
FRANCESES 30 buques
INGLESES

LAM. IX.

durante media hora más (ingleses B á C), después de lo cual viraron todos juntos siguiendo las aguas de los franceses. Esto confirmó á D' Orvilliers en sus sospechas y como el viento, que ciertamente favoreció á los ingleses aquella mañana, se rolase ahora al Oeste, permitiéndoles quedarse en espera de la retaguardia francesa, D' Orvilliers viró á un tiempo con toda su flota (B á C) para venir en ayuda del resto de su retaguardia, que ahora venía á ser vanguardia, é impedir que Keppel concentrase sus fuerzas sobre la misma ó penetrase por ella. Las dos flotas pasaron pues, de vuelta encontrada (C) [1] cambiando andanadas que no tuvieron objeto alguno eficaz, corriendo los franceses á un largo, ocupando el barlovento y teniendo con esto la facultad de atacar, que, sin embargo, no usaron. D' Orvilliers hizo entonces señal á su vanguardia, ó sea á su retaguardia anterior, para que virase por redondo y pasase á sotavento del cuerpo principal de su Escuadra, operación con la que pretendía el Almirante francés quedarse barlovento y atacar á la Escuadra inglesa por ambas bandas; pero el Comandante en Jefe de la División á que se ordenó el movimiento, Príncipe de sangre real, no obedeció la orden, con lo que se perdió la ventaja que probablemente se hubiera obtenido verificando la evolución. Por parte de los ingleses se intentó ejecutar la misma maniobra. El Almirante, Jefe de la vanguardia y algunos de sus barcos, viraron tan pronto se vieron fuera de fuego (D), [2] dirigiéndose en seguida tras la retaguardia francesa, pero la mayor parte de los buques no pudieron virar por avante, á causa de las averías sufridas en los aparejos y

(1) Los buques que iban en las cabezas de ambas flotas formaban líneas divergentes entre sí, como puede verse en (C), lo cual lo atribuyeron los franceses á haber arribado la vanguardia inglesa; mientras que los ingleses dicen que fué por que la vanguardia francesa orzó todo lo que pudo. Los dibujos los ponemos sujetándonos á la idea de que los franceses ceñían.

(2) La posición D separada del resto del plano, manifiesta el fin que tuvo el paso encontrado de ambas Escuadras, empezado en C. No pudiendo presentarse en conexión con los demás movimientos sin producir confusión, lo hemos puesto aparte.

la virada por redondo tampoco fué posible ejecutarla por impedirlo los barcos que venían detrás. Los franceses quedaron esta vez á sotavento, donde formaron de nuevo su línea de combate, pero los ingleses no estaban en condición de atacarlos, y por lo tanto, terminó así la lucha.

Hemos dicho que existen algunos puntos interesantes en este empeño, tan escaso en resultados decisivos. Uno de ellos es que la conducta de Keppel fué aprobada por completo por juramento prestado ante el Consejo de guerra por uno de los Almirantes más distinguidos que ha tenido Inglaterra, por Sir John Jervis, que mandaba entonces uno de los navíos que componían esta Escuadra. En realidad no parece que Keppel hubiera podido hacer más, pero su falta de capacidad táctica se demuestra bien por una frase curiosa dicha por él en su defensa: «caso de que el Almirante francés proyectase realmente entrar en acción, sospechaba yo, que nunca había de tomar, con su flota, vuelta contraria á aquélla según la cual se le aproximaba la escuadra inglesa.» Esta frase puede tan sólo proceder de ignorancia ó falta de idea del peligro á que se exponía la retaguardia francesa si seguía navegando de la misma vuelta; y es tanto más curiosa, cuanto que el mismo Keppel había manifestado su intención de esperar y atacar dicha retaguardia. En opinión del Almirante inglés, los franceses hubieran debido esperarle dejándole venir hasta estar de través, y entonces arrojarse sobre él, barco contra barco, según se hacía en el buen estilo antiguo; pero D'Orvilliers era un Oficial altamente experto, para ser capaz de trabar combate en semejantes con diciones.

La falta originada por la conducta del Duque de Chartres, [1] que mandaba la vanguardia francesa en el fuego, al dejar de virar por redondo, en cumplimiento de las órdenes dadas por el Comandante en Jefe, bien fuese por mala inte-

(1) Después Duque de Orleans: el Felipe Igualdad de la Revolución francesa y padre de Luis Felipe.

ligencia ó por indisciplina, presenta la cuestión aun debatida, de la posición más conveniente que debe ocupar, en combate, el Comandante Jefe de una flota; porque es evidente que si D'Orvilliers hubiese estado en la vanguardia podría haber asegurado, así, la ejecución de la evolución que deseaba verificar. Desde el centro el Almirante ve igualmente, bien ó mal, las cabezas de su Escuadra, según las circunstancias. En cambio, estando á la cabeza de sus fuerzas, dá á sus órdenes la autoridad del ejemplo. Hacia fines de esta guerra, solventaron los franceses la cuestión, ordenando que el Almirante quedase fuera de línea, y fuese en una fragata; fundándose en que de este modo podría ver mejor los movimientos de su flota y la del enemigo, sin quedar cegado por el humo de la pólvora, ni distraído por los acontecimientos que pudieran ocurrir á bordo de su propio barco; con esta disposición serían, además, mejor vistas sus señales. [1] Este puesto recuerda, en parte, el que ocupa un General de tierra que se encuentra lejos de correr riesgo personal, y fué adoptado por Lord Howe en 1778; pero tanto este Oficial General como los franceses, abandonaron más tarde esta práctica.

Nelson en Trafalgar, donde acabó su carrera, condujo personalmente su columna, pero cabe dudar si al hacer esto, llevaría en ello alguna otra razón independiente de su ardor por combatir. En los otros dos grandes ataques que mandó en Jefe, en ninguno de ellos ocupó la cabeza de la línea, por la sencilla razón de que se dirigieron contra barcos fondeados, en terreno que no conocía, y el buque cabeza era el que más peligro corría de quedar varado y sin movimientos. La práctica común, en los días de los barcos de vela, era que el Almirante ocupase el centro de la línea, salvo el caso que se ordenaba «caza general.»

Nelson y Collingwood, debieron tener sus razones para

(1) La captura del buque insignia francés en el combate del 12 de Abril de 1782, con su Comandante General á bordo, motivó también la salida de esta nueva orden.

abandonar esta costumbre y ponerse ambos á la cabeza de sus columnas respectivas en Trafalgar, no siendo propio que hombres vulgares critiquen la acción de Oficiales tan eminentes. Sin embargo el peligro á que estuvieron expuestos los dos Jefes más caracterizados de la flota, de quienes tanto depende, está bien claro; y si les hubiese ocurrido algún percance grave á sus personas ó á las cabezas de las columnas, bien pronto se hubiera dejado sentir en ellas seriamente la falta de su influencia personal.

Tal como sucedió, pronto estuvieron envueltos en el humo del combate, quedando completamente anulados como Almirantes, con lo cual dejaron sin guía ni dirección á los que venían detrás, á quienes no quedó otra ejemplaridad que la intrepidez y valor personal mostrado por sus Jefes. Un Almirante francés ha dicho que el efecto práctico obtenido con la forma de ataque observado en Trafalgar, (que consistió en marcarse las dos columnas formando entre sí un ángulo recto), fué sacrificar las cabezas de ambas columnas para hacer dos brechas en la línea enemiga. Hasta aquí muy bien y el sacrificio valía la pena de hacerse, porque después vendrían sobre estas brechas los barcos de la retaguardia de cada columna, los cuales estando casi frescos, equivalían, en realidad, á una *reserva* que caía sobre los buques dispersos del enemigo, situados á uno y otro lado de las brechas practicadas.

Ahora bien; esta idea de la reserva sugiere un pensamiento con respecto al Comandante en Jefe. Las dimensiones de su barco eran tales, que excluía la idea de suponerlo fuera de formación; pero ¿no hubiera estado muy bien que el Almirante de cada columna hubiese estado con esta reserva, reteniendo así en sus manos la facultad de dirigirla con arreglo á las fases de la acción, para conservarse tanto en nombre como de hecho, Comandante en Jefe de la Escuadra, todo el tiempo posible, á fin de llenar después el objeto útil y preciso? La dificultad que existe para arbitrar un sis-

tema de señales ó avisos ligeros que pudieran ocupar el puesto que en la guerra de tierra tienen los ayudantes de campo ú ordenanzas de un General, unido al hecho de que los barcos no pueden estar inmóviles esperando órdenes como lo verifican las divisiones de hombres, sino que necesitan tener salida suficiente para gobernar, induce la idea de poner al Almirante de una flota que navega, á bordo de un buque ligero.

Mas, si se hace esto, se convertiría al Almirante en mero espectador del combate, mientras que si se le coloca en el buque más poderoso de la flota, retendría consigo la mayor influencia posible una vez empeñada la acción; y si este barco estaba en la reserva, entonces el Almirante conservaría, en sus manos, hasta el último momento la facultad del mando en Jefe de su flota.

«*A falta de pan, buenas son tortas,*» dice el refrán, y ya que el Almirante, por las especiales condiciones de la guerra no puede ocupar el puesto reflexivo y vigilante que ocupa su compañero, el general de tierra, busquémosle uno en que esté asegurado hasta donde sea posible. La práctica seguida por Farragut en Nueva Orleans y Wicksburgo, es decir, en la última parte de su carrera, en que debe suponerse que la experiencia era quien guiaba sus determinaciones, fué dirigir en persona, las acciones. Es sabido, que con mucha repugnancia y ante el ruego de varios Oficiales, cedió en Mobile de sus convicciones respecto á este asunto, pero no más que para ocupar el segundo lugar en vez del primero; y después manifestó con toda sinceridad el pesar que tenía de haber accedido á ello.

Sin embargo, puede argüirse que el carácter de todas las acciones en que se encontró mandando, Farragut tuvieron una particularidad distinta de las que concurren usualmente en los combates, en el sentido extricto de la palabra. En Nueva Orleans, Wicksburgo, Puerto Hudson y Mobile, el asunto no era buscar combate, sino forzar el paso de forti-

ficaciones, á las cuales la flota no podía hacer frente reconocidamente; y dicha operación tenía que hacerse basándose principalmente en el conocimiento práctico del terreno que, á diferencia de Nelson, poseía él en alto grado. Quedaba, pues, impuesto al General, el deber de conducir los barcos, tanto en el sentido literal de la palabra, cuanto en su significación militar; y al ocupar la cabeza no solamente señalaba á su flota el camino seguro, sino que marchando contínuamente por delante de todo el humo, podía ver y juzgar mejor de la ruta que tenía ante sí, asumiendo la responsabilidad de una derrota que, aun prescrita de antemano y estudiada con todo detalle, podía muy bien fracasar por falta de arrojo en un subordinado.

Quizás no se haya notado por la generalidad, que en Mobile, no uno, sino los dos buques cabezas de ambas columnas, titubearon y anduvieron irresolutos, en el punto crítico del camino, respecto al propósito ó intenciones perseguidas por el Almirante; y esto no fué producido porque dejaran de recibir instrucciones claras sobre el asunto, sino porque las circunstancias hicieron que les pareciera á ellos, cosa diferente de lo que se había supuesto. No fué solo Alden en el *Brooklyn*, sino también Craven en el *Tecumseh*, los que se separaron de las órdenes del Almirante, abandonando el derrotero que éste les había dictado, produciendo con su acción los más desastrosos resultados. No hay necesidad de condenar á ningún Comandante por esto; pero de todo ello se deduce, como consecuencia inevitable, que tenía mucha razón Farragut cuando opinaba que, en combates cuyas condiciones sean similares á las acciones que él dirigió, tan sólo el hombre que tenga la mayor responsabilidad, es quien deberá ir á la cabeza de las fuerzas.

Aquí debemos hacer notar que en los momentos críticos, cuando se suscita alguna duda, todo el mundo, salvo los espíritus elevados, tienden á arrojar fuera de sí la responsabilidad de la decisión echándola sobre el superior; y esto

aunque se trate de un caso en que la indecisión ó dilación pueda acarrear resultados fatales. El hombre que como Jefe obre con inteligencia, como mero subordinado fracasará.

La acción de Nelson en San Vicente, con rareza se verá imitada, y la verdad de este aserto, la prueba bien el hecho de que Collingwood iba aquel día inmediato á Nelson, por su retaguardia, y sin embargo, no siguió su movimiento hasta que el Comandante en Jefe no lo ordenó por señales; más una vez recibida, con la señal, la sanción de la autoridad superior, se distinguió particularmente por su intrepidez y juicio [1] Debemos también recordar aquí, ya que tratamos de los combates que necesitan un conocimiento práctico del terreno, un hecho relacionado con esta cuestión, y es que por ocupar un puesto central en la formación, en poco estuvo que no se perdiera en Nueva Orleans el buque insignia, debido á la obscuridad y al humo de los barcos precedentes; de modo

(1) El incidente siguiente ocurrido en la caza de Rodney á de Grasse, en Abril de 1782, demuestra hasta que punto puede llevar la subordinación. Hood era uno de los Oficiales más distinguidos de la Marina británica, y no concierne al autor entrar ahora en la crítica de su conducta. En la ocasión á que nos referimos se encontraba algunas millas distante de Rodney. «El buque francés que estaba al NO. separado del resto de su Escuadra, habiéndole alcanzado la brisa al mismo tiempo que á nuestra división de vanguardia, puso intrépidamente la proa hacia ella, esforzándose en montar los buques ingleses más avanzados, único medio que le quedaba para poder reunirse con su flota, situada entonces á barlovento de la inglesa. Hasta tal punto llevó su audacia, que obligó al *Alfred*, buque cabeza de la división de Sir Samuel Hood, á arribar para dejarlo pasar. Todos los ojos estaban fijos en el intrépido francés, excepto aquellos que miraban ansiosamente hacia el Comandante en Jefe, esperando que hiciese señal de «combatir»; pero éste, que probablemente no debió suponer se trataba de un enemigo, no izo la señal deseada, y por lo tanto no se disparó un solo cañonazo. Mencionamos esto, para que se vea el estado de disciplina que existia á bordo de los barcos que componian la división de Sir Samuel Hood, quien, á pesar de ser segundo Jefe, no quiso disparar ni un solo tiro hasta que no lo ordenará su Comandante en Jefe.» Es más que probable que la razón que tuviera Sir S. Hood para esperar la señal de «combatir,» de su Comandante en Jefe, antes de hacer fuego, proviniese de suponer que si se originaba por su decisión una acción prematura en las circunstancias ya mencionadas, sería él responsable de los resultados que pudieran producirse. (White Naval Researches, página 97).

Puede muy bien que influyesen en el ánimo de Hood las especiales condiciones de carácter de Rodney, á quien no agradaban las iniciativas de sus subalternos. Las relaciones de ambos Jefes, parece que eran tirantes.

que la flota de los Estados Unidos estuvo á punto de encontrarse sin su Jefe, cuando se hallaba precisamente comprometida, en forzar el paso de los fuertes. Ahora bien, de la misma manera que la mención de la palabra reserva nos indujo á pensar en una serie de consideraciones, del mismo modo el nombre de pilotage ó practicage nos sugiere también ciertas ideas de mayor amplitud, que modifican cuanto se ha dicho de mantener al Almirante con la reserva. La facilidad y prontitud conque una flota de vapor puede cambiar de formación, hace muy probable que la flota que se dirige á atacar pueda encontrarse, casi en el momento preciso de la colisión, amenazada con alguna combinación imprevista del adversario, y entonces ¿cuál sería la posición más ventajosa para el Almirante? Sin duda que sería aquel lugar de su formación que le permitiera alcanzar, con mayor prontitud, el puesto conveniente para pilotear desde él á sus buques y llevarlos rápidamente á la nueva disposición ó dirección que conviniera adoptar, para hacer frente al cambio de condiciones originado. Tal es el puesto de cabeza.

Parece claro que en los combates navales hay siempre dos momentos de importancia suprema, uno que determina el método según el cual se ha de llevar á cabo el ataque principal, y otro que está en la dirección y conducción de los esfuerzos que ha de verificar la reserva. Aunque el primero es el más importante, quizás requiera el segundo mayor grado de capacidad y talento para discernirlo: porque el primero puede y debe proceder de un plan formulado de antemano, mientras que el segundo puede y tiene que ser con frecuencia cuestión de momento que responda á las circunstancias imprevistas presentadas en el combate.

Las condiciones de los futuros combates navales, contienen en sí un elemento que los combates terrestres no pueden tener, cual es la extraordinaria rapidez conque se han de llevar á cabo los encuentros y cambios de orden. Aunque pueda utilizarse el vapor para la movilización de tropas y

para llevarlas con rapidez al campo de batalla, es evidente, que una vez aquí, tendrán que batirse á pie ó á caballo y con desarrollo gradual de un plan, lo que permitirá al Comandante en Jefe disponer de tiempo suficiente para hacer conocer sus designios y deseos, y servirá, desde luego, de pauta para el caso en que el enemigo cambie la forma del ataque.

Por otra parte, una flota es un conjunto de fuerzas de número relativamente reducido, que posee unidades claramente definidas; y muy bien puede estarse meditando un cambio importante sin que aparezca al exterior señal alguna de ello, hasta tanto que no se empiece á ejecutar el movimiento, el cual, á veces, ocupará tan sólo unos cuantos minutos. Si se consideran juiciosas estas observaciones, de ellas deduciremos la necesidad que hay de tener un segundo Jefe en el mando, que esté, no solamente enterado por completo de los planes de su Comandante en Jefe, sino también identificado por sus conversaciones, con los principales principios que determinen el modo de obrar de aquél, siendo esta necesidad tanto más evidente, cuanto que puede ocurrir que queden necesariamente distanciadas en el orden de combate las dos extremidades de la Escuadra y que ambas necesiten tener el espíritu del Jefe; y como éste no ha de poder estar en persona en ambos sitios, la mejor solución consiste en contar con un segundo eficiente que ocupe uno de los extremos.

Con respecto á la posición ocupada por Nelson en Trafalgar, de que hicimos ya mención al principio de esta discusión, deberemos hacer notar que el *Victory* no hizo nada que no hubiera podido hacer otro buque cualquiera, igualmente bien, y que la escasez de viento no dejó lugar á esperar ocurriese cambio alguno repentino en el orden adoptado por el enemigo. El enorme riesgo corrido por la persona del Almirante, sobre cuyo buque se concentró el fuego de la línea enemiga, (hasta el punto de motivar que varios

Comandantes le suplicaran el cambio) había sido ya condenado, mucho tiempo antes, por el mismo Nelson, en una de las cartas escritas á raíz del combate de Aboukir, en la que decía así:

«Creo que si Dios hubiera querido que no me hubiesen herido, no se habria escapado un solo bote para contar el cuento; pero, con todo, no creo que haya en la flota individuo alguno que merezca censura.... Lo que pretendo decir únicamente es, que si mi experiencia personal hubiera podido dirigir á estos individuos, todas las apariencias eran de que el Dios Todopoderoso hubiera continuado bendiciendo mis esfuerzos, etc.»

Y á pesar de haber expresado Nelson tal opinión, basada en su experiencia, llegó Trafalgar y tomó el puesto de mayor peligro y exposición, donde al sentirse la pérdida del Jefe pudo observarse un curioso ejemplo de los efectos que tuvo. En seguida Collingwood, con razón ó sin ella, de intento, ó sin poderlo evitar, trastornó por completo los planes de Nelson, influído por lo que dijo en sus últimos momentos. «Fondo, Hardy, fondo» murmuraba el moribundo Jefe. «¡Fondear!—dijo Collingwood;—es lo último que se me hubiera ocurrido.»

---

(1) Sir N. H. Nicholas: Despatches and Letters of Lord Nelson.

CAPÍTULO X

GUERRA MARÍTIMA EN NORTE AMÉRICA Y EN LAS ANTILLAS, 1778-1781.—SU INFLUENCIA SOBRE EL CURSO DE LA REVOLUCIÓN AMERICANA.—ACCIONES NAVALES FRENTE Á LAS ISLAS GRANADA, DOMINICA Y BAHÍA DE CHESAPEAKE.

El 15 de Abril de 1778, salía de Tolón con rumbo al continente americano, el Almirante francés Conde D' Estaing que llevaba á sus órdenes doce navíos de línea y cinco fragatas. Con él iba como pasajero, el Ministro acreditado cerca del Congreso, á quien se le habían dado instrucciones para que rehusara toda petición que envolviera demanda de auxilios monetarios, diciéndole, además, que evitase todo compromiso explícito relativo á la conquista del Canadá y demás posesiones británicas. «El Gabinete de Versalles—dice un historiador francés—no sentía que los Estados Unidos tuvieran cerca de sí una causa de ansiedad, que les hiciera apreciar el valor de la alianza francesa.» (1) Aunque reconociendo la generosa simpatía que muchos franceses sentían por la lucha americana, los americanos necesitaban no dejarse cegar por los intereses propios del Gobierno francés, no debiendo tampoco criticar la acción de éste, pues deber suyo era considerar con preferencia y primero que nada los intereses franceses.

Los progresos de D' Estaing fueron muy lentos. Se dice que perdió mucho tiempo en ejercicios, y aun inutilmente. Sea como quiera, el resultado fué que D' Estaing no llegó á su destino, ó lo que es lo mismo, no estuvo sobre las puntas de Delaware, hasta el 8 de Julio, transcurriendo un total de doce semanas, de las cuales, cuatro se emplearon en llegar

(1) Martin: Historia de Francia.

al Atlántico. El Gobierno inglés tuvo noticias de su proyectada salida, por lo cual, tan pronto como retiró de París á su Embajador, envió órdenes á América para que evacuaran Filadelfia y se concentrasen en Nueva York.

Afortunadamente para ellos, los movimientos de Lord Howe se caracterizaron por sistema muy distinto á los de D'Estaing. Primeramente reunió su flota y transportes en la bahía de Delaware, avivando el embarque de material y víveres todo lo posible, para salir de Filadelfia al mismo tiempo que lo verificaba el Ejército para Nueva York. Diez días se emplearon en llegar á la boca de la bahía [1]; pero, con todo, tuvo tiempo suficiente para salir de ella el 28 de Junio, ó sea diez días antes de la llegada de D' Estaing, á pesar de llevar éste más de diez semanas de fecha desde su salida. Una vez fuera, un viento favorable llevó en dos días á toda la flota á Sandy Hook. La guerra es inexorable y la presa que D' Estaing perdió con sus demoras, fué la misma que después vino á perturbarle en sus tentativas contra Nueva York y contra Rhode Island.

Al siguiente día de la llegada de Howe, alcanzaba el Ejército inglés las alturas de Navesink, después de una marcha penosísima, efectuada á través de Nueva Jersey, con las tropas de Washington colgadas enteramente de su retaguardia. Gracias á la activa cooperación de la Marina, consiguieron, al fin, llegar á Nueva York allá por el 5 de Julio; después de lo cual volvió Howe hacia atrás, con objeto de cerrar á la Escuadra francesa la entrada del puerto. Como no siguió á esta operación combate naval alguno, no entraremos en los pormenores de ella, limitándonos á decir que la persona que quiera conocerla al detalle, puede consultar la obra de Ekins, titulada *Naval Battles*, donde encontrará una relación minuciosa dada por un Oficial de la Escuadra. Sin embargo, debemos llamar la atención de nuestros lecto-

(1) Esta demora se debió á las calmas. Howe's Despatch, Gentleman's Magazine, 1778.

res para que se fijen bien en la mezcla de energía, inteligencia, habilidad y resolución que demostró el Almirante. El problema que se presentaba ante él, era defender un paso practicable con seis buques de sesenta y cuatro cañones y tres de cincuenta, contra ocho de setenta y cuatro (ó más), tres de sesenta y cuatro, y uno de cincuenta; es decir, contra una flota que representaba casi el doble de la suya propia.

D' Estaing fondeó fuera, al Sur de Sandy Hook, el 11 de Julio y permaneció allí hasta el 22, entretenido en sondar la barra y con todo el aspecto de estar resuelto á entrar. El día 22, se levantó un fuerte viento del NE. que coincidió con una marea de plenilunio y elevó el nivel del agua en la barra á unos treinta pies. La flota francesa se puso en vela y empezó á dar bordadas para barloventear lo necesario hasta adquirir una situación conveniente, desde la cual poder cruzar bien la barra. Mas después de esto, le faltó á D' Estaing corazón al ver á los prácticos amedrentados; por lo cual renunció al ataque y se echó hacia fuera poniendo la proa al Sur.

Los Oficiales de Marina no tendrán más remedio que estar de acuerdo con el hombre de mar que duda ejecutar una operación contrariando el parecer de los prácticos, especialmente tratándose de una costa desconocida, pero semejante conformidad no deberá cerrarles los ojos, para contemplar otros ejemplos presentados por caracteres de tipo más elevado. Así, pues, comparemos la conducta de D' Estaing en Nueva York con la observada por Nelson en Copenhague y Aboukir, ó con la de Farragut en Mobile y Port Hudson, y resultará dolorosamente palpable la inferioridad del General francés, como jefe militar, si nos atenemos para juzgarle á las consideraciones militares que obraron en el asunto, abstracción hecha de todas las demás que pudieran mediar.

Nueva York era precisamente el centro del poderío británico; y su caída no tenía más remedio que haber abreviado la guerra. Sin embargo, debemos recordar en favor de D' Estaing que, además de las consideraciones militares,

tenía que atender á otras, que pesaban igualmente sobre él. El Almirante francés tenía, sin duda alguna, instrucciones de su Gobierno muy semejantes á las que dió aquel Ministro francés anteriormente aludido; y siendo así, es muy probable pensara que Francia nada iba á ganar con la rendición de Nueva York, la cual, si bien podría haber conducido á la paz entre Inglaterra y América, dejaba, en cambio, libre á la primera para dirigirse con todo su poder contra su Nación. Bastante menos que esto se hubiera necesitado para decidir su vacilante ánimo, en la empresa de arriesgarse, con su flota, para pasar la barra de Nueva York.

Howe fué más afortunado que D' Estaing, porque no tuvo como él que atender á distintos designios. Habiendo escapado de Filadelfia y salvado á Nueva York, por su diligencia, aun le quedaba reservado el honor de salvar á Rhode Island, con sus movimientos siempre rápidos. Empezaban ahora á llegar, por separado, los buques de guerra pertenecientes á una flota inglesa que había sido despachada de Inglaterra. El 28 de Julio recibió Howe noticias de que la Escuadra francesa, desaparecida con rumbo al Sur se la había visto navegando hacia Rhode Island. En cuatro días alistó Howe su flota para salir á la mar, pero debido á vientos contrarios, no pudo alcanzar la Punta Judith hasta el 9 de Agosto. Allí dió fondo con sus buques y supo que D' Estaing había pasado, el día anterior, por delante de las baterías, fondeando, entre las islas Gould y Canonicut [1]. Los pasos del Oes-

(1) La mayor parte de las relaciones dicen entre la isla de Goat y Canonicut, pero la posición que acabamos de decir parece más probable. Los nombres «Goat» y «Gould» (escrito con frecuencia «Gold»), se confunden facilmente. Después de haber escrito lo anterior, el autor tuvo la suerte de obtener en Paris un mapa manuscrito de aquella época. En él se ve que el fondeadero tomado fué cerca de Canonicut de través con el puerto de la isla Coaster, estando señalada esta última con el nombre de «L'Isle d'Or ó Golde Isle». El croquis, aunque exacto en sus principales detalles, contiene una porción de equivocaciones que le dan, aún, mayor aspecto de autenticidad, porque parecen ser enteramente las equivocaciones cometidas por un extranjero al levantar apresuradamente el plano, bajo la urgencia de las circunstancias, y en un intervalo de tiempo que no debió pasar de veinticuatro horas.

te y del Seakonnet habían sido también ocupados por los buques franceses y la flota estaba lista para apoyar al Ejército americano, en el ataque que se iba á verificar contra las fortificaciones británicas.

La llegada de Howe desbarató todos los planes de D' Estaing, á pesar de que las fuerzas del primero apenas sumarían las dos terceras partes de las del segundo. Con las brisas del SO., reinantes en el verano, que soplan directamente hacia el interior de la bahía, resultaba D' Estaing expuesto á cualquier ataque que su adversario quisiera hacerle. La noche del mismo día á que nos referimos poco ha, cambió el viento inesperadamente, rolándose al NO., con lo que D' Estaing se puso en seguida en movimiento, dirigiéndose mar á fuera.

Howe, que no se había creído bastante fuerte para atacar, quedó sorprendido por este acto imprevisto, pero dió también la vela para conservar el barlovento, transcurriendo un periodo de veinticuatro horas, durante el cual no se hizo más que maniobrar para obtener ventajas; después, sobrevino la noche del 11 de Agosto en que se desencadenó un violento temporal que dispersó á ambas flotas. Los buques de las dos Escuadras sufrieron grandes averías y, entre otras, hubo barco como el *Languedoc* (buque insignia francés de noventa cañones), que perdió su timón y quedó totalmente desarbolado. En cuanto pasó el temporal, dos navíos ingleses de cincuenta cañones cada uno y en disposición de combate, se encontraron, respectivamente, con el *Languedoc* y el *Tonnant*, de ochenta cañones, que sólo tenía un palo en pie. Al ver estas condiciones, los dos buques ingleses atacaron; pero sobrevino la noche y cesaron el combate con la intención de renovarlo, otra vez, al día siguiente. Cuando amaneció había ya otros barcos franceses alrededor y, por tanto, la ocasión se había perdido.

Es digno de notar que uno de los Comandantes era Hotham, que diez y siete años después, era Almirante y mandaba

en Jefe la Escuadra del Mediterráneo, en la ocasión aquella que Nelson quedó tan mortificado por su pacífica satisfacción de haber apresado tan sólo dos barcos: «Nosotros debemos estar contentos,—decía él—hemos tenido un buen día.» A lo que contestó Nelson en seguida con este dicho célebre y característico: «Si hubiésemos apresado diez buques y permitido la huída al undécimo, habiendo podido apresarlo, jamás podría yo haber llamado á esto un buen día.»

La flota inglesa se retiró á Nueva York y los franceses se reunieron de nuevo en la entrada de la bahía de Narragansett, pero D' Estaing estimó que no había de poder mantenerse allí en razón á las averías sufridas por la Escuadra, y salió para Boston el 21 de Agosto. Rhode Island quedó, por consiguiente, abandonado á los ingleses que lo conservaron en su poder un año más, evacuándolo después por razones estratégicas. Howe, por su parte, reparó diligentemente sus barcos, y salió de nuevo para Rhode Island no bien supo que los franceses se encontraban allí; pero en el camino se cruzó con un buque que le traía aviso de que iban para Boston, por lo que enmendó el rumbo y los siguió hasta dicho puerto, donde los encontró muy bien defendidos para que pudieran ser atacados. Tomando en consideración su forzada vuelta á Nueva York, las reparaciones que necesariamente hubo que hacer, y el hecho de que llegase á Boston, sólo cuatro días después que los franceses, puede creerse que Howe demostró hasta el final la misma actividad que caracterizó desde un principio sus operaciones.

Apenas se había cambiado un tiro entre ambas flotas y, sin embargo, la más débil había demostrado ya plena y evidentemente la superioridad táctica que tenía sobre la más fuerte. Con excepción de las maniobras hechas para conservar el barlovento tras la salida de D'Estaing de Newport, (de cuyas maniobras no se han conservado noticias concretas) y de las disposiciones tomadas por Howe para recibir el ataque que esperaba en la bahía de Nueva York, las lecciones todas

no son tácticas sino estratégicas y de aplicación completa á nuestros días. La enseñanza principal que, sin duda alguna, hay entre ellas, es el valor que tienen la prontitud y vigilancia, combinadas con el conocimiento de la profesión.

Howe supo el peligro que corría por avisos que de su Patria le llegaron tres semanas después de haber salido D' Estaing de Tolón. Tuvo que reunir los buques que cruzaban dentro y fuera de Chesapeake, sacar de Nueva York y Rhode Island los navíos de línea que allí tenía para incorporarlos al resto de sus fuerzas, embarcar los víveres de un Ejército de diez mil hombres, llevarlos á Delaware—en lo que empleó diez días, inevitables—y volver otra vez á Nueva York.

D' Estaing llegó diez días después que Howe á Delaware, doce á Sandy Hook y solamente le ganó uno de ventaja en la entrada de Newport, habiendo estado fondeado diez días fuera del puerto, antes de resolverse á dar la vela y entrar en él. Un cronista inglés, que formaba parte de la Escuadra, hablando de los trabajos incesantes llevados á cabo desde el 30 de Junio (día en que el Ejército inglés alcanzó á Navesink) hasta la llegada de la flota francesa el 11 de Julio, dice: «Lord Howe asistía en persona á los trabajos, como de costumbre, y con su presencia despertaba el celo y actividad de los Oficiales y la gente.» En esta cualidad, presentó Howe contraste manifiesto con su simpático pero indolente hermano, el General de Ejército de igual apellido.

La misma diligencia y vigilancia caracterizaron el resto de sus operaciones. Tan pronto como los navíos franceses se dirigieron hacia el Sur, buques vigías ó exploradores le siguieron, continuándose los preparativos que se hacían para perseguirlos, especialmente en lo referente á brulotes. El último buque que se incorporó procedente de Inglaterra, cruzó la barra de Nueva York el 30 de Julio, y el 1.° de Agosto quedaba la flota lista para salir á la mar con cuatro brulotes. Los accidentes del viento retardaron sus movimientos subsiguientes; pero de todos modos, según hemos visto,

llegó tan sólo un día después de la entrada del enemigo en Newport, cosa que con la inferioridad numérica de sus fuerzas, no hubiera podido evitar. Pero el objeto del enemigo á que no pudo oponerse, lo frustró con su presencia. No bien se encontró D' Estaing en Newport, que ya hubiera querido verse fuera. La posición escogida por Howe era excelente, estratégicamente considerada, porque estando situado á barlovento con respecto á los vientos más frecuentes, y contando la Escuadra francesa con la dificultad de tener que salir de vuelta y vuelta por la estrecha entrada del puerto, quedaban expuestos sus buques si lo intentaban, á ser atacados uno á uno; mientras que si por desdicha el viento se quedaba, entonces el Almirante no contaba más que con su propia habilidad para salvar los barcos de su Escuadra.

Cooper, en una de sus novelas titulada *Los dos Almirantes*, pone en boca de su héroe una frase que dirige éste á un amigo suyo, discutidor, al que dice: «que si no hubiese estado en el camino de la buena suerte no hubiera podido aprovecharse de ella.» Pues bien: la salida de los franceses, el temporal subsiguiente y las averías resultantes, representan todo lo que vulgarmente se llama suerte; pero si no hubiese sido por la presencia de Howe sobre la Punta Judith, que constituía una amenaza para los franceses, éstos se habrían librado del temporal, pues en vez de pasarlo fuera lo habrían pasado dentro, fondeados sobre sus anclas. La energía de Howe y la confianza en sí mismo como hombre de mar, lo puso, pues, en camino de la buena suerte, no siendo justo negarle la participación activa que tuvo para conseguirlo. A no haber sido por él, el temporal por sí solo no habría salvado á las fuerzas británicas en Newport (1).

(1) La llegada de la flota francesa á las costas de América es un suceso grande y notable; pero, sin embargo, sus operaciones no han tenido todos los resultados que se hubieran podido esperar, debido á una porción de circunstancias desfavorables é imprevistas, las cuales, aunque no restan por ningún concepto mérito y buena intención á nuestro gran aliado, hacen, sin embargo, que haya disminuído en alto grado la importancia de sus servicios. La duración de la travesía ha sido desde lue-

Habiendo reparado D' Estaing sus barcos, salió con el total de sus fuerzas para la Martinica el 4 de Noviembre, el mismo día que el Comodoro Hotham salía de Nueva York para las Barbadas con cinco buques de sesenta y cuatro y de cincuenta cañones y un convoy de 5.000 hombres destinados á la conquista de Santa Lucía. En el camino les cogió un fuerte temporal que causó en la Escuadra francesa más averías que en la inglesa, habiendo perdido en él la capitana francesa sus masteleros mayor y mesana. Estas averías y el hechó de que doce buques de guerra, cuyos movimientos no se veían embarazados por nada, llegasen á la Martinica tan sólo un día antes de la llegada de un convoy de cincuenta y nueve transportes ingleses á las Barbadas, que están cien millas más allá, habla mal de la habilidad profesional de los Capitanes franceses, y sabido es que ésta, ahora, como antes, es factor decisivo en la guerra naval.

El Almirante Barrington, Comandante en jefe de las fuerzas de las Barbadas, mostró la misma energía que Howe. Los transportes llegaron el 10; las tropas quedaron á bordo de los buques y el 12 por la mañana salieron para Santa Lucía, donde fondearon el 13 á las tres de la tarde. La mis-

---

go una verdadera desdicha, porque con sólo haber hecho un viaje de duración ordinaria, Lord Howe se hubiera visto obligado á capitular con todos los buques de guerra y transportes que había en el río Delaware, y Sir Henry Clinton habría participado, él y sus tropas, de la suerte de Burgoyne, sino peor, á menos de ser favorecido por fortuna mejor de la que generalmente acompaña á los hombres de su profesión en circunstancias semejantes. A la larga travesía del Conde D' Estaing se siguió un reconocimiento en Sandy Hook que nos perjudicó por dos conceptos diversos: primero, porque frustró la empresa proyectada contra Nueva York y contra los buques y tropas encerradas en dicha plaza; y segundo, por la dilación que hubo para entrar en el puerto de Nueva York á causa de los sondeos verificados para determinar el agua de la barra, cosa esencial por otra parte. Pero aun hay más: después de estar convenida y arreglada la tentativa sobre Rhode Island y cuando se estaba precisamente en curso de ejecución, se interpuso Lord Howe con los buques ingleses, con el solo objeto de llamar la atención de la flota francesa y llevarla lejos de la isla, en lo que tampoco fuimos afortunados, porque el Conde no volvió á la isla antes del 17, á pesar de haber salido de ella el 10, así que las operaciones de tierra sufrieron el retraso consiguiente, quedando todo expuesto á un fracaso en el caso que la Escuadra de Byron hubiese llegado.—Carta de WASHINGTON. 20 de Agosto de 1778.

ma tarde quedaron en tierra, desembarcadas, la mitad de las tropas y el resto lo efectuó á la mañana siguiente. En seguida, buscaron y se apoderaron de un puerto mejor, y ya estaba el Almirante á punto de llevarse allá los transportes, cuando la aparición de D' Estaing se lo impidió. Toda la noche siguiente estuvieron los transportes espiándose para colocarse detrás de los buques de guerra, que se fondearon atravesándose en la entrada de la bahía, tomando precauciones especiales para reforzar las dos extremidades de la línea, á fin de impedir que el enemigo pasase, penetrando entre la tierra y el extremo de barlovento de la línea, como lo efectuaron después los ingleses, algunos años más tarde, en el combate de Aboukir. Los franceses sumaban mucho más del doble de fuerzas que los ingleses; y si éstos quedaban destruídos, los transportes y tropas caerían, sin duda alguna, en el garlito.

D' Estaing pasó dos veces á lo largo de la línea inglesa, recorriéndola de Norte á Sur y cañoneándola á larga distancia, pero sin fondear. Efectuado esto, abandonó sus intenciones sobre la flota y se dirigió á otro puerto formado por una bahía, donde desembarcó algunos soldados y atacó las posiciones ocupadas por las tropas inglesas, operación en que fracasó también, y entonces se retiró á la Martinica, con lo que la guarnición francesa, que había sido acorralada hacia el interior de la isla, quedó abandonada y tuvo que rendirse.

Creemos innecesario detenernos á considerar la admirable presteza con que obró el Almirante Barrington, á cuya personalidad y habilidad de disposiciones se debió, sin duda alguna, este éxito estratégico de tanto valor, porque así fué. Santa Lucía era la isla inmediata al Sur de Martinica y el puerto de Gros Ilot, situado en su extremidad Norte, era una posición singularmente favorable para la vigilancia del depósito francés de Fort Royal, principal Estación de los adversarios en las Antillas. Santa Lucía fué desde donde Rodney

los persiguió más tarde antes de llevar á cabo su gran acción de 1782.

La falta de información precisa, produce vacilación para condenar á D' Estaing por este sensible fracaso. Su responsabilidad depende de la clase de viento reinante, que pudo ser flojo sobre tierra, y de la facultad que tuviera para fondear. Sea lo que quiera, el caso es que pasó dos veces á lo largo de la línea enemiga, dentro del tiro de cañón y, sin embargo, no provocó una acción decisiva. Su conducta fué criticada, desfavorablemente, por el gran Suffren, que entonces era uno de sus Comandantes (1).

De esta manera, se indemnizaron los ingleses de la pérdida de la Dominica, que fué tomada el 8 de Septiembre, por el Gobernador francés de las Antillas. Allí no había Escuadra inglesa y por lo tanto, no encontraron dificultades para conseguir su captura. El valor que tenía la Dominica para los franceses queda ya expuesto; y conviene fijarse bien en estos dos ejemplos de la Dominica y Santa Lucía para dar mayor fuerza á lo dicho anteriormente respecto á la posesión de las islas pequeñas, la cual depende sólo de la preponderancia naval. De la opinión que cada uno tenga acerca de este principio, dependerá la crítica que se haga de la acción siguiente de D' Estaing, relatada á continuación.

A la toma de Santa Lucía siguieron seis meses de una quietud casi absoluta. Los ingleses fueron reforzados por la flota de Byron, que tomó el mando en Jefe; pero á los franceses se le unieron también diez barcos más, todos ellos navíos de línea y quedaron por tanto siendo superiores, numéricamente. A mediados de Junio salió Byron con su flota para proteger un gran convoy de buques mercantes que iba para Inglaterra, acompañándolo hasta franquearlo fuera de las islas. D' Estaing envió entonces una expedición muy reducida que se apoderó sin dificultad de San Vicente el 16

(1) Véase el Capítulo XII.—Clarividencia de Suffren.

de Junio de 1779, y el 30 del mismo mes salió con toda su flota para atacar la isla Granada. Fondeó sobre Georgetowm el 2 de Julio, desembarcó sus soldados y el 4 del citado mes capituló la guarnición de la isla, compuesta de 700 hombres. Mientras tanto, Byron había sabido la pérdida de San Vicente y el ataque proyectado contra Granada, por lo que salió con un gran convoy de barcos cargados de tropa y veintiun navíos de línea, dispuesto á reconquistar la posición perdida y libertar la amenazada. En el camino, recibió noticias seguras de estar los franceses frente á Granada, en vista de lo cual se dirigió hacia dicha isla, doblando su extremidad NO. al amanecer del día 6 de Julio. De su aproximación habían dado cuenta el día anterior á D' Estaing, que estaba fondeado (1) temeroso de que las corrientes y brisas flojas le echasen muy á sotavento, caso de dejar el fondeadero. Cuando se avistaron los ingleses, los franceses se pusieron en movimiento, pero el confuso tropel que formaban sus barcos, le impidió á Byron reconocer desde luego la desproporción de fuerzas existente, pues él no contaba con más de veintiun navíos de línea y los franceses tenían veinticinco. Byron hizo señal de «caza general,» y como el desorden de la flota francesa obligó á formar la línea sobre el buque más á sotavento, los ingleses pudieron con facilidad conservar la ventaja del viento, bajo la cual se aproximaron á su adversario.

Por lo tanto, cuando empezó la acción, los franceses estaban hacia el Oeste con su línea parcialmente formada sobre la amura de estribor, proa al Norte; la retaguardia en desorden, á barlovento de la vanguardia y centro (Lámina X, A). Los ingleses navegaban con viento bonancible, gobernando al S $^1/_4$ SO. con el viento por babor (A), quedando situados entre la isla y el enemigo, aproximándose los buques de ambas cabezas en dirección ligeramente inclinada, pero dirigi-

(1) El fondeadero de D'Estaing, se indica por el ancla que hay en la figura.

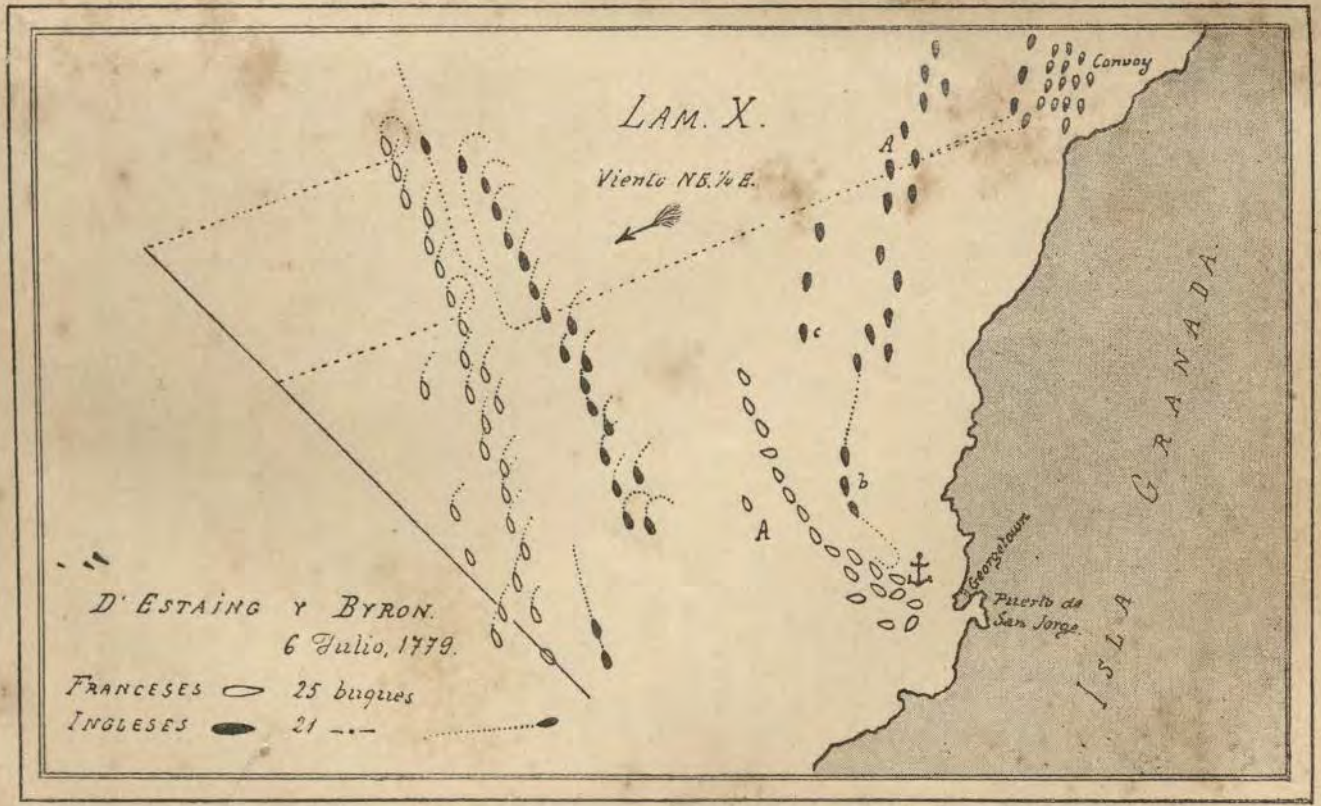
dos principalmente hacia la retaguardia francesa, que aun estaba por formar; el convoy inglés quedaba entre su propia flota y la isla bajo la vigilancia y cuidado especial de los tres buques (A, a) que en este momento fueron llamados á entrar en línea. Cuando se ordenó la caza general de que se ha hecho mención, los tres buques ingleses más rápidos, entre los que se encontraba el del segundo Jefe, Almirante Barrington, entraron en fuego con la retaguardia y centro francés, sin apoyo aparente (b) y sufrieron mucho con la concentración consiguiente de fuegos que verificaron sobre los mismos. Cuando llegaron á estar tanto avante con el último buque de cola, viraron por redondo, tomando de la misma vuelta que los franceses, quedando por detrás de ellos á barlovento suyo y con la proa al Norte. Casi al mismo tiempo, vió ondear Byron la bandera francesa sobre los fuertes de la isla, por lo que vino en conocimiento de su rendición que ignoraba. En seguida, hizo señales para virar por redondo, sucesivamente, dándole orden á los buques avanzados que formasen en línea de combate para sostén mútuo, cesando la caza general, bajo cuya forma se había combatido hasta entonces. Mientras que el cuerpo principal de la Escuadra navegaba aún hacia el Sur, con el viento por babor, tres navíos llamados *Cornwall, Grafton* y *Lion* (c), en cumplimiento extricto de la señal que ordenaba empeñar combate de cerca, se habían pasado muy á sotavento de los otros, atrayendo sobre sí la mayor parte de los fuegos de la línea enemiga. Estos buques sufrieron mucho, tanto sus arboladuras como sus dotaciones; y aunque protegidos, al fin, por los navíos avanzados, cuando éstos se aproximaron hacia el Sur, en vuelta encontrada, no pudieron después virar por redondo (B, c′ c″) y mantenerse con la flota, con lo cual quedaron por su popa y cayeron sobre los franceses.

La suma de las averías sufridas por los ingleses recayó, pues, sobre estos tres barcos, sobre los otros tres, avanzados, mandados por Barrington y sobre dos más de la retaguar-

dia (A, a), los cuales, viendo á la vanguardia tan comprometida, no siguieron el movimiento sucesivo que se ordenó, sino que arribaron, dirigiéndose á tomar sus puestos á la cabeza de la línea (B, a, a'), acción que se parece mucho á la que ejecutó después Nelson en Cabo San Vicente, que tanta celebridad le dió, si bien ésta envuelve en sí menos responsabilidad (1).

Byron había efectuado su ataque valido de la iniciativa que tenía por contar con la ventaja del viento y con el desorden de la retaguardia francesa. Pero deberá observarse, que aunque fuera muy de desear no perder tiempo en el ataque á los franceses para poder aprovecharse bien de su confusión, es muy discutible la acción de haber permitido á los tres barcos de Barrington que se separasen del resto de la Escuadra tanto como lo hicieron. La caza general debe permitirse y es conveniente, cuando por la superioridad numérica original ó adquirida, ó bien por la situación general, los primeros barcos que entren en acción no hayan de quedar abrumados por la superioridad numérica del contrario ni tampoco reducidos á sufrir una concentración grande de fuegos antes de que les llegue el socorro de los suyos. También debe emplearse cuando haya probabilidades de que el enemigo pueda escapar, á menos que no se echen encima de él con prontitud; pero nada de esto sucedía aquí. No debería, pues, haberse permitido al *Cornwall*, *Grafton* y *Lion* que adoptaran una resolución que permitía y casi obligaba al

(1) Uno de estos barcos era el *Monmouth*, de sesenta y cuatro cañones (a'); y se dice que los Oficiales franceses del buque insignia bebieron á la salud del Comandante del «pequeño barco negro». Los nombres de los barcos, como los de las familias, han tenido frecuentemente su historia. Hubo otro buque *Monmouth*, que veinte años antes había atacado y apresado, prácticamente, al *Foudroyant*, navío de ochenta y cuatro cañones, de los más hermosos que había en la Marina francesa. El referido buque lo mandaba entonces el Capitán de Navío Gardiner, el mismo que mandaba el buque insignia de Byng en el combate que fué causa de su ejecución, y el disgusto que le produjo el resultado que tuvo aquel asunto, lo condujo después á este atrevido y desigual combate en el que perdió la vida. El mismo barco, que tanto sufrió aquí, en Granada, lo veremos tres años más tarde riñendo un combate igualmente tenaz, en la India, pero ya se encontraba al mando de otro Comandante.


LAM. X.
Viento N.E. ¼ E.
Convoy
A
A
a
b
c
Georgetown
Puerto de San Jorge
ISLA GRANADA.
D' ESTAING Y BYRON.
6 Julio, 1779.
FRANCESES 25 buques
INGLESES 21

enemigo á concentrar desde luego su fuego en vez de repartirlo. Los detalles del asunto no son lo suficientemente precisos para permitir otros comentarios distintos de los que implica el señalamiento de las referidas equivocaciones; otra cosa envolvería en sí, necesariamente, un cargo hacia el Almirante.

Los franceses habían permanecido hasta este instante extrictamente á la defensiva, siguiendo su constante práctica del asunto, ofreciéndoseles ahora una oportunidad para tomar la ofensiva, en la que D' Estaing podría atestiguar sus cualidades profesionales y demostrar que había comprendido la situación del momento. Ambas flotas navegaban con el viento por estribor, proa al Norte (B, B, B), los franceses á sotavento. Estos últimos habían recibido pocas averías en el aparejo, á pesar de lo cual su línea no estaba en perfecto orden; pero los ingleses, debido á lo mal que habían hecho el ataque, tenían siete buques con serias averías en el aparejo y de ellos cuatro—el *Monmouth* (a'), *Grafton*, *Cornwall* (c') y *Lion* (c")—estaban desarbolados. Los tres últimos quedaban á las tres de la tarde como una legua por la popa del resto de su línea y muy á sotavento de ella, estando, pues, más cerca de los franceses que de los ingleses, los cuales se veían necesariamente obligados á acortar vela y reducir su andar de acuerdo con el que llevaban los barcos averiados que permanecían en la línea. En estas condiciones, se comprende bien las dificultades con que tropezaría una flota cuyas averías estaban concentradas sobre unos cuantos barcos, en vez de estar repartidas sobre todos; los diez ó doce que estaban intactos prácticamente, no tenían más remedio que arreglarse á lo que de sí podían dar los otros. D' Estaing se encontraba ahora con veinticinco buques, situado á sotavento de Byron, que sólo contaba con diez y siete ó diez y ocho, capaces de sostenerse unidos, pero todos ellos menos rápidos y manejables que los de su adversario, quien además veía la falta de libertad que tenía Byron en sus movimientos tácti-

cos por el cuidado que requería el convoy situado á barlovento y la defensa de tres barcos desarbolados que quedaban á sotavento. En estas circunstancias se presentaban al Almirante francés tres maneras de proceder:

1.ª Forzar de vela hacia avante y virar después sucesivamente para colocarse entre Byron y el convoy, echando sus fragatas contra éste.

2.ª Virar con toda su flota unida y dirigirse hacia la línea inglesa para provocar una acción general.

3.ª Virar por avante y copar los tres buques desarbolados que quedaban por su popa, con lo cual se conseguiría provocar una acción general con menos riesgos.

Pero ninguna de estas tres cosas hizo. Con respecto á la primera determinación, escribió á su Patria cuando supo las críticas que por ello le hacían en la Escuadra, diciendo que su línea estaba muy desordenada para permitirlo; pero fuese la que fuera la irregularidad técnica que hubiere, es difícil creer, dada la velocidad relativa de ambas flotas, que la tentativa no hubiera podido realizarse. La tercera alternativa era la que, probablemente, presentaba mayores ventajas, porque aseguraba la separación entre el cuerpo principal del enemigo y los buques desarbolados, cosa que, probablemente, habría llevado al Almirante inglés á efectuar un desesperado ataque en condiciones muy azarosas y comprometedoras. Se sabe por testimonios ingleses que Byron dijo que habría tenido que arribar de nuevo si hubiesen intentado algún ataque sobre los navíos aislados. A las tres de la tarde, D'Estaing viró por avante con la totalidad de sus fuerzas y formó su línea sobre el buque más á sotavento [1], arrumbando de nuevo al Sur.

---

(1) La línea BC muestra la dirección final de la línea de combate francesa; el buque de sotavento (o) viró y ocupaba la posición (o') cuando los demás buques tomaron puesto por su popa. Aunque no se tiene constancia cierta de ello, es de presumir que Byron formase su línea en igual sentido y dirección paralela. En esta nueva línea, los buques desarbolados (c'), que á duras penas sostenían su rumbo en la dirección anterior, podían navegar con más facilidad.

Los ingleses imitaron este movimiento, excepto el buque de vanguardia *Monmouth* (a'), el cual, encontrándose con muchas averías y en condiciones muy malas para maniobrar, siguió hacia el Norte, y lo mismo sucedió á los tres buques separados. Dos de éstos (c') continuaron hacia el Norte y pasaron una vez más bajo los fuegos franceses; pero el *Lion* (c''), incapaz de luchar con el viento, se puso en popa, pasando por delante de las proas de los buques enemigos y dirigiéndose á Jamaica, que distaba unas mil millas del sitio en que se encontraba, sin que en su huída experimentase persecución alguna de parte de los enemigos. Tan sólo un simple transporte fué el exclusivo trofeo marítimo que sacaron los franceses. «Si la práctica marinera del Almirante hubiese estado al nivel de su valor—escribía el célebre Suffren que mandaba entonces el buque francés de la vanguardia—no hubiéramos permitido que se nos escaparan cuatro buques desmantelados.»

«D' Estaing, á la edad de 30 años, había pasado del Ejército á la Marina con el prematuro rango de Contraalmirante. La Marina no fiaba mucho de sus conocimientos técnicos cuando estalló la guerra, y puede decirse, con seguridad, que esta opinión resultó plenamente justificada por la conducta que observó durante toda ella» (1).

«Bravo como su espada, D' Estaing fué siempre el ídolo del soldado y del marinero; pero le faltó en varias ocasiones autoridad moral sobre sus Oficiales, á pesar de la protección marcadísima que el Rey tuvo para con él» (2).

Además de la incapacidad de D' Estaing como hombre de mar, existe otra razón que los historiadores franceses dan usualmente para explicar la impotente acción ejercida por él en esta ocasión, y fué, según ellos dicen, que conceptuó á Granada como el objetivo real de sus esfuerzos, considerando á la flota inglesa como asunto muy secundario. Rama-

(1) Chevalier: Hist. de la Marine Française.
(2) Guérin: Hist. Maritime.

tuelle, táctico naval que sirvió activamente en esta guerra y escribió bajo el Imperio, cita este caso, que une al de Yorktown y otros más, como ejemplo patente de lo que debe constituir la verdadera política de la guerra naval. Sus palabras, que reflejarán probablemente la opinión general de los marinos franceses de esta época, son expresión fiel de la política seguida por los Gobiernos de su país y merecen algo más que una pasagera mención, porque envuelven en sí principios dignos de la más seria discusión. Dice así:

«La Marina francesa ha preferido siempre la gloria de asegurar ó conservar una conquista, á la más brillante quizás, pero ciertamente menos real de apresar algunos barcos, y con esto se ha aproximado más de cerca al verdadero fin propuesto en la guerra. Porque en efecto; ¿qué habría significado para Inglaterra la pérdida de unos cuantos barcos? El punto esencial estriba en atacarlos en sus posesiones, manantial inmediato de su riqueza comercial y de su poderío marítimo. La guerra de 1778 suministra ejemplos que prueban la abnegación de los Almirantes franceses, hacia los verdaderos intereses de la Patria. La conservación de la isla Granada; la toma de Yorktown, donde se rindió el Ejército inglés; la conquista de la isla de San Cristóbal, resultados fueron de grandes combates en los que se permitió la enemigo retirarse sin molestia, con preferencia á arriesgarse en concederle la probabilidad de que prestase socorro á los puntos atacados.»

La consecuencia anterior no resulta exacta más que en el caso particular de Granada. Nadie negará, ciertamente, que hay momentos en que debe renunciarse ó posponerse un hecho militar en favor de otro mayor ó más decisivo. La situación de De Grasse en Chesapeake, el año 1781, teniendo en su mano la suerte de Yorktown, la vemos aquí unida á la de D' Estaing en Granada. ¡Como si ambos casos fueran iguales! Ambos se justifican igualmente, pero no porque su respectiva ejecución fuese la apropiada á los casos particulares de que hablamos, sino porque se basan en un principio general. Ahora bien; ¿es juicioso este principio? Sin querer, se hace traición el escritor citado, en sus ideas, cuando inconscientemente dice: «unos cuantos barcos.» Porque en los combates navales no es general que perezca, de un solo golpe, toda una Marina; de suerte que unos cuantos barcos,

quiere decir, en términos corrientes, una victoria naval. Así, por ejemplo, en el famoso combate de Rodney se apresaron tan sólo cinco navíos, y sin embargo, se salvó Jamaica.

Con objeto de determinar la rectitud de este principio, deducido de las dos casos anteriores (porque el de San Cristóbal se discutirá más tarde), es necesario examinar cuál era, en cada caso, la ventaja perseguida y cuál el factor determinante del éxito. En Yorktown, la ventaja que se buscaba era la captura del Ejército de Cornwallis; el objetivo era la destrucción de la fuerza militar, organizada, que el enemigo poseía en tierra. En cuanto á Granada, el objetivo propuesto era la posesión de un pedazo de territorio de valor militar no muy crecido, porque notemos que si estas pequeñas Antillas habían de conservarse manteniendo fuerzas en todas ellas, entonces, se necesitaba tener muchos destacamentos cuyo sostén mútuo dependía sólo de la Marina. Estos destacamentos, por grandes que fueran, estaban sujetos á ser vencidos separadamente si no contaban con el auxilio de la Marina; y para tener superioridad naval constante precisaba, ante todo, aniquilar la Marina del enemigo.

Granada, situada como estaba cerca de las Barbadas y Santa Lucía, á sotavento de estas islas, fuertemente ocupadas por los ingleses, constituía para los franceses una posición singularmente débil; así que, una política militar juiciosa con respecto á las mismas, demandaba se fortificara y guarneciera bien una ó dos de ellas, con objeto de servir de bases navales de operaciones, dejando confiada la defensa de todas las demás al cuidado de las Escuadras. A parte de esto, sólo se necesitaba dotarlas de seguridad suficiente para que pudieran soportar los ataques verificados por cruceros ó corsarios aislados.

He aquí los objetivos de la contienda. Ahora bien; ¿cuál era en esta ocasión el factor determinante de ella? Sin duda alguna, la Marina, ó sea la fuerza militar organizada á flote. La suerte de Cornwallis dependía, en absoluto, del mar.

Consideramos inútil detenernos en analizar el resultado que habría tenido, si la diferencia de fuerzas habida en el empeño del 5 de Septiembre de 1781, en vez de haber estado á favor de De Grasse, hubiese sido al contrario; es decir, que los franceses, en lugar de contar con cinco buques más que los ingleses, se hubieran encontrado con cinco menos. Tal como fué, sucedió en realidad que cuando De Grasse empezó el combate tenía sobre los ingleses una superioridad semejante á la que se obtiene después de haber librado una lucha muy reñida. Así, pues, la cuestión que De Grasse tenía que resolver, era si debía arriesgar una victoria decisiva y casi cierta sobre las fuerzas organizadas del enemigo en tierra, á cambio de la esperanza de alcanzar ventaja mucho más dudosa sobre las fuerzas organizadas á flote. Pero notemos que aquí no se trataba de Yorktown, sino de Cornwallis y su Ejército. Varían mucho las cosas, según la manera cómo se las presenta.

Sentada así la cuestión—y no es posible hacerlo de otra manera—no puede darse más que una respuesta y repárese, sin embargo, que en los dos casos que se le presentaban á De Grasse, *ambos,* tenían por objetivo las fuerzas organizadas del enemigo.

No así á D' Estaing en Granada. Su superioridad numérica sobre los ingleses, era casi tan grande como la de De Grasse: la alternativa presentada era, de un lado, la fuerza organizada á flote, y del otro, la posesión de una isla pequeña y fértil, pero sin importancia militar. Se dirá que Granada era una fuerte posición defensiva, pero la fuerza intrínseca no da importancia alguna, si la posición carece al fin de valor estratégico. Por salvar la isla rehusó D' Estaing hacer uso de la enorme ventaja que la fortuna le había concedido sobre la flota contraria y, sin embargo, del resultado que tuviera la lucha habida entre ambas Escuadras dependía la posesión de todas estas islas. En resumen; para poseer las Antillas se necesitaban dos cosas: primera, un puerto

militar, que los franceses ya tenían; y segunda, el dominio del mar. La realización de esto último no se alcanzaba multiplicando los destacamentos de las islas, sino con la destrucción de la Marina enemiga, á la que con toda exactitud podemos llamar el Ejército del campo. Las islas no eran más que ciudades ricas, de las cuales tan sólo una ó dos precisaban tener fortificadas.

Lo menos que puede decirse del principio que guió la acción de D' Estaing, es que no era exacto, puesto que al seguirlo lo llevó al error. En el caso de Yorktown, el referido principio, tal y como lo enuncia Ramatuelle, no es la razón *justificante* de la conducta de De Grasse, aunque sí es muy probable que fuese la razón *real*. Lo que justifica la acción de De Grasse es que el éxito dependía, por completo, de la posesión incontrastable del mar, tan sólo durante breve intervalo de tiempo y De Grasse la tenía ya adquirida por el número de sus barcos. Si hubiera habido igualdad numérica de fuerzas, entonces, la fidelidad debida á los principios militares del honor, le habría obligado á combatir, para impedir se realizara la intentona que seguramente habría tratado de llevar á cabo el Almirante inglés.

La destrucción de «unos cuantos barcos», como Ramatuelle dice desdeñosamente, fué precisamente lo que originó la superioridad de fuerzas, causa del éxito obtenido en Yorktown. Como principio general, es este, sin duda alguna, mucho mejor objetivo que el perseguido por las flotas francesas. Claro es que hay excepciones; pero estas excepciones se encontrarán, probablemente, en sitios en que, como Yorktown, se trate de dar una estocada directa á la fuerza militar, en el lugar en que se la encuentre y pueda; ó bien como en Mahón, cuya plaza representaba para esta fuerza, la ganancia ó pérdida de una base tan poderosa como apetecida. Y aún en este caso mismo de Mahón, dudoso sería determinar si la prudencia estuvo ó no fuera de lugar. Si Hawke ó Boscawen hubiesen sido los del desastre de Byng, de seguro que

ninguno de ellos habría ido á Gibraltar á carenar y reparar las averías, á menos que por nuevos reveses causados por los franceses, se hubieran visto obligados á ello en razón á tener ya averías de suma consideración.

Granada era, sin duda, objeto muy preciado á los ojos de D' Estaing, puesto que fué su único éxito. Tras fracasos como los de Delaware, Nueva York y Rhode Island, y con asunto tan humillante como el de Santa Lucía, difícil es comprender hubiese en él la confianza que expresan algunos escritores franceses. Dotado de audacia y valor personal, que sabía comunicar á los que le rodeaban, se distinguió mucho siendo Almirante, dirigiendo en persona los asaltos dados contra las trincheras de Santa Lucía y Granada y meses después en un ataque infructuoso llevado á cabo en Savannah.

Mientras duró la ausencia de la Escuadra francesa en el invierno de 1778-79, los ingleses quedaron dueños del mar, y con sólo unos cuantos buques que no habían ido á las Antillas, determinaron cambiar el teatro de la guerra continental, llevándola á los Estados del Sur, donde creían contar con un gran número de parciales y adictos. La expedición se dirigió contra Georgia y tuvo tanto éxito que Savannah cayó en sus manos en los últimos días del año 1778, á cuyo hecho sucedió con rapidez la sumisión de todo el Estado. Entonces extendieron las operaciones, llevándolas al interior de la Carolina del Sur, pero fracasaron, sin haber logrado la captura de Charleston.

Se envió aviso de todos estos sucesos á D' Estaing, que estaba en las Antillas, acompañando al aviso manifestaciones apremiantes del peligro en que se encontraban ambas Carolinas, diciéndosele igualmente que el pueblo murmuraba de los franceses, acusándolos de haber abandonado á sus aliados sin haberles prestado ningún servicio, cuando por el contrario, ellos se habían aprovechado de la cordial ayuda ofrecida por los bostonianos para efectuar las reparaciones precisas á su flota. Había en esta queja de falta de ayuda,

verdad tan amarga, que D' Estaing se vió obligado á no hacer caso de las órdenes recibidas para volver en seguida á Europa con ciertos barcos; y en lugar de cumplimentarlas, salió para las costas de América con veintidos navíos de línea, llevando en ello la mira de conseguir los dos objetivos siguientes: primero, la liberación de los Estados del Sur, y segundo, efectuar un ataque sobre Nueva York, de acuerdo con el Ejército de Washington.

Con efecto; hacia el 1.º de Septiembre se encontró D' Estaing sobre la costa de Georgia, cogiendo á los ingleses completamente desprevenidos; pero la desdichada falta de prontitud que había caracterizado la primera parte del mando de este hombre tan audaz, vino de nuevo á hacer traición á su buena fortuna. Con la detención que hizo primeramente en Savannah, se fueron como el humo días preciosos, que causaron una vez más un cambio completo de condiciones, y la aproximación de la estación de los malos tiempos, cambiando su lentitud en impaciencia, le impulsó á llevar á cabo un asalto prematuro. Desplegó D' Estaing en él su acostumbrada valentía, combatiendo á la cabeza de su columna, como lo hizo el General americano; pero el resultado de todo fué una sangrienta derrota. El sitio se levantó y D' Estaing salió en seguida para Francia, renunciando, no solamente á su proyecto de ataque sobre Nueva York, sino abandonando también los Estados del Sur, al enemigo. Así, pues, el valor que tuvo la ayuda prestada por el gran Poder Naval de Francia—presentado tan cruelmente ante los ojos de los americanos, tan sólo para retirarlo después—se demostró bien claramente con el abandono rápido que los ingleses hicieron de Newport, cuya ciudad evacuaron con toda premura, al punto que supieron la presencia de la Escuadra francesa en aquellas aguas. La retirada estaba ya acordada de antemano, pero la llegada de D' Estaing la convirtió en verdadera fuga.

Tras la partida de D' Estaing, que envolvió la de toda la

flota francesa,—porque los buques que no volvieron á Francia se quedaron en las Antillas—los ingleses emprendieron de nuevo el ataque contra los Estados del Sur, que por un momento habían suspendido. La flota y el Ejército salieron de Nueva York para Georgia en las últimas semanas del año 1779, y después de reunirse en Tybee, se dirigieron contra Charleston por el camino de Edisto. La impotencia marítima de los americanos, hizo que este movimiento no pudiera estorbarse más que por algunos cruceros aislados, que cogieron á los rezagados, ofreciéndonos esto un nuevo ejemplo acerca de los escasos resultados que se obtienen con una guerra exclusiva de corso. El sitio de Charleston empezó á fines de Marzo. Poco después de esta fecha, franquearon los buques ingleses la barra y fuerte de Moultrie, fondeando sin experimentar grandes averías á tiro de cañón de la plaza. El fuerte de Moultrie se redujo pronto y sin dificultades, sitiándolo por tierra, y á su rendición siguió la de la ciudad misma, que se entregó el 12 de Mayo, después de un sitio de cuarenta días. Entonces, el Estado todo entero fué rápidamente sojuzgado, quedando reducido militarmente á la obediencia.

A los restos de la última flota que tuvo D' Estaing, se le incorporó ahora un refuerzo de buques venidos de Francia al mando del Conde De Guichen, el cual asumió el mando en jefe de las fuerzas que había en las Antillas, el 22 de Marzo de 1780. Al día siguiente, salía el Conde para Santa Lucía, esperando sorprender dicha Estación; pero el veterano Almirante Sir Hyde Parker, hombre curtido en los combates, perteneciente al antiguo tipo tradicional inglés, se encontraba fondeado de tal manera en el tenedero, con diez y seis buques, que De Guichen no se atrevió á atacarlo con veintidos. La oportunidad, si es que hubo alguna, no volvió á presentarse de nuevo. De Guichen volvió á la Martinica, en cuyo punto fondeó el 27, el mismo día en que se unía á Parker, en Santa Lucía, el nuevo Comandante en jefe Rodney.

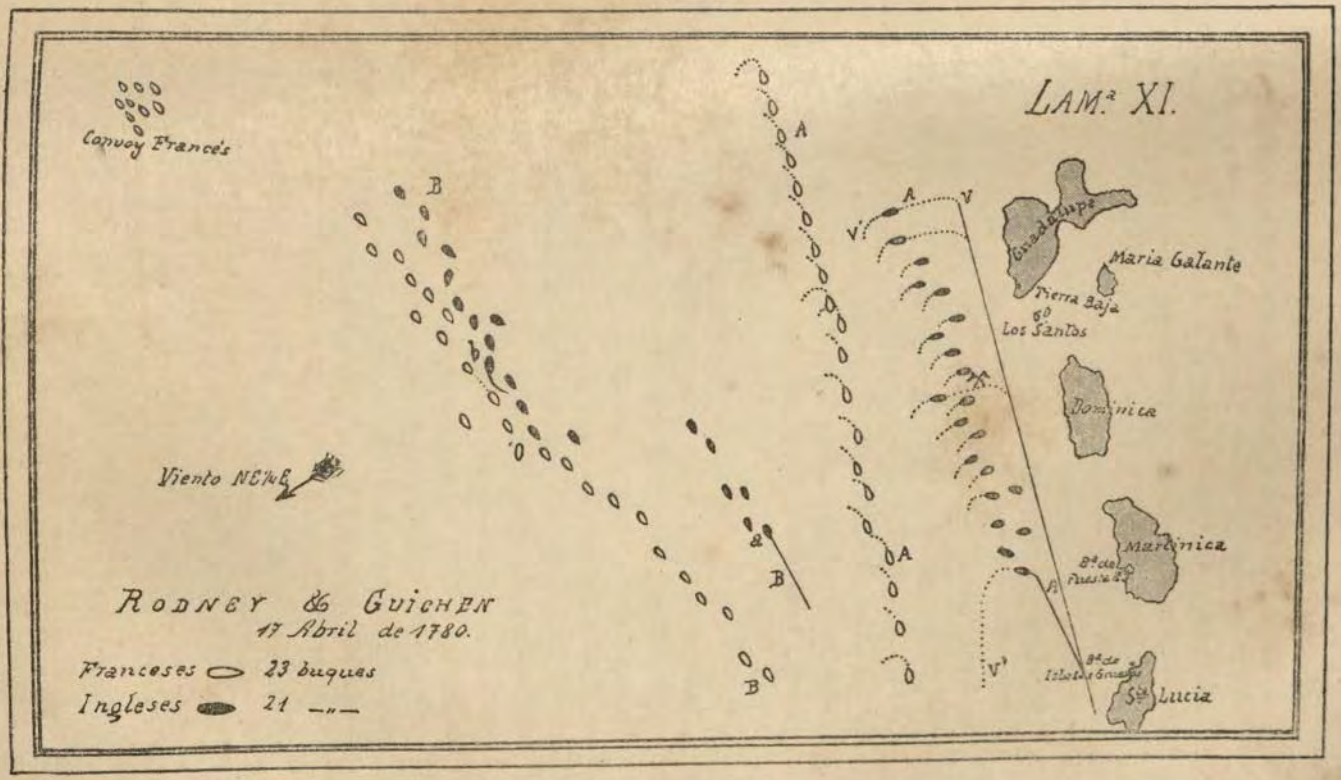
Este Almirante, cuyo nombre adquirió después celebridad universal, no era entonces más que un jefe distinguido, que contaba 62 años de edad en la fecha en que se encargó del mando donde había de conquistar reputación imperecedera. De valor distinguido, habilidad profesional y costumbres extravagantes, por no decir viciosas, cuestiones de dinero lo habían retenido desterrado en Francia en la época en que empezó la guerra. El haberse jactado en cierta ocasión de la destreza con que obraría si tuviera que habérselas con la flota francesa, caso de que las circunstancias le permitieran volver á Inglaterra, condujo á un noble francés que lo oyó, á pagar sus deudas, en cuya acción es probable que concurrieran por igual los sentimientos caballerescos del aristócrata y el puntillo de honra ó amor propio nacional. A su vuelta á Inglaterra, se le dió un mando, saliendo de allá en Enero de 1780 con una Escuadra compuesta de veinte navíos de línea, destinados, por el pronto, á socorrer á Gibraltar que, por aquel entonces, sufría estrecho cerco. Al llegar á Cádiz con la buena suerte que le era proverbial, se encontró una flota española compuesta de once navíos de línea, la cual se mantuvo audazmente en su puesto, hasta que fué ya demasiado tarde para escapar [1]. Rodney, izó entonces la señal de «caza general», y corriéndose á sotavento del enemigo, se colocó entre ellos y el puerto, consiguiendo, á pesar de lo oscura y tempestuosa de la noche, volar un buque y apresar seis más. Seguidamente se dirigió con gran premura á Gibraltar, cuya plaza consiguió libertar, sacándola del grave peligro en que se encontraba por falta de víveres, terminado lo cual, dejó allí las presas y el grueso de su flota, saliendo con el resto para la Estación de su destino.

A pesar de su brillante valor personal y de su habilidad

(1) Drinkwater, en su historia del sitio de Gibraltar, dice que el Almirante español creyó que Rodney no iba á acompañar el convoy hasta el Estrecho, sino que, por el contrario, supuso se había separado de él. Y no apercibió su equivocación hasta que fué ya demasiado tarde.

profesional, que en materia táctica estuvo muy por delante de sus contemporáneos en Inglaterra, Rodney, como Comandante en jefe, pertenece más bien á la categoría de los cautelosos—ó sea á la circunspecta escuela de los tácticos franceses—que no á la de los impetuosos, en la que figura Nelson por encima de todo límite. Así como con Tourville hemos visto nosotros efectuarse el cambio de los desesperados y encarnizados combates del siglo diez y siete, para transformarse en nuevos métodos de forma y parada—y casi podríamos decir de táctica frívola—que constituyó el carácter distintivo del siglo diez y ocho, asimismo veremos ahora con Rodney la transición de estos duelos ceremoniosos, en acciones hábilmente concebidas, en las cuales se aspira, al propio tiempo, á obtener resultados de mayor trascendencia. Por esta razón, sería injusto comparar á Rodney con los Almirantes franceses de su tiempo. Con una habilidad que De Guichen reconoció tan pronto como cruzaron sus espadas, Royney buscaba el daño, la avería y no vanos floreos. Pero fueran cuales fueran los favores incidentales que la fortuna pudiera otorgarle en su camino, el objetivo principal, del cual jamás separó él su vista, fué la flota francesa; es decir, la fuerza militar organizada, que el enemigo tenía en el mar. Y el día en que la fortuna abandonó al adversario que había despreciado sus ofertas, cuando el vencedor de Cornwallis perdía la ocasión presentada para combatir á Rodney con ventaja, éste, en cambio, ganaba para Inglaterra una victoria que redimía al País de la profunda ansiedad sentida, restituyéndole de un solo golpe, con excepción de Tobago, todas aquellas islas que por un momento le había arrebatado la táctica circunspecta de los aliados.

De Guichen y Rodney tuvieron su primer encuentro el 17 de Abril de 1780, tres semanas después de la llegada del último. La flota francesa se encontraba navegando de vuelta y vuelta en el canal formado por la Martinica y Dominica, cuando apareció el enemigo por el SE. Se empleó un día en


LAM.ª XI.
Convoy Francés
B
A
V
V'
Guadalupe
María Galante
Tierra Baja
Los Santos
Dominica
Martinica
Stª Lucia
Viento NE½E
RODNEY & GUICHEN
17 Abril de 1780.
Franceses 23 buques
Ingleses 21 —„—

maniobrar para coger el barlovento, que al fin alcanzó Rodney. Las dos flotas quedaron ahora colocadas muy á sotavento de las islas [1] (Lámina XI), ambas con el viento por estribor, proa al Norte y los franceses por la mura de sotavento de los ingleses. Rodney, que navegaba forzando de vela, hizo señales á su flota, diciéndole que su intención era atacar la retaguardia y centro del enemigo con la totalidad de sus fuerzas, y cuando alcanzó la posición que creyó conveniente, les ordenó arribar ocho cuartas (ó sean 90°), todos á la par, ocupando con esto la posición (A, A, A). De Guichen, viendo el peligro de su retaguardia, viró por redondo con toda su flota á la vez, dirigiéndose en su socorro. Encontrándose con esto Rodney en situación desventajosa, se puso de nuevo á ceñir, de igual amura que el enemigo, quedando ahora ambas flotas aproadas al SE. [2] Poco más tarde, hizo de nuevo señales para combatir, y una hora después, justamente al medio día, ampliaba la señal dada, con la orden de que «cada buque arribase y gobernase en demanda de su contrario en la línea enemiga» (así dice su misma comunicación). Esto, que suena á aquella vieja historia de barco con barco, lo explica Rodney diciendo que su intención fué buscar al momento un adversario, pero no precisamente aquel que le correspondiese en el orden numérico. Sus propias palabras son: «En una posición oblícua, para que mis buques de cabeza pudieran atacar á los primeros navíos del centro, combatiendo con toda la flota británica los dos tercios de la del enemigo» (B, B). La causa principal de la dificultad y mala inteligencia que se originó después, parece provino de defectos del libro de señales. El resultado fué que en vez de hacer lo que el Almirante de-

(1) El sitio en que se dió el combate se marca en la Lámina por dos banderas cruzadas.

(2) Los buques negros en la posición A representan los buques ingleses cuando arribaron sobre la retaguardia y centro francés. La linea v r es la linea de combate, de vanguardia á retaguardia, antes de la arribada. Las posiciones v' r' son las de los buques de vanguardia y retaguardia, después de haberse puesto á ceñir mura á babor, á raiz de la virada de los franceses.

seaba, el buque cabeza (a) siguió en vela hasta alcanzar el puesto supuesto, de través con su adversario numérico en el orden enemigo. Rodney dijo después, que cuando arribó por segunda vez, la flota francesa formaba una línea de combate muy extensa; y que si hubiesen sido obedecidas sus órdenes, necesariamente habrían quedado fuera de combate el centro y retaguardia enemigo, antes que la vanguardia hubiera podido unírseles.

Todo lo que existe referente al asunto, induce á creer, efectivamente, que los designios de Rodney consistían en doblar la línea francesa, como se ha dicho. El fracaso provino del libro de señales y de ineficiencia táctica de la flota, de lo cual no era él responsable, toda vez que hacía poco tiempo había tomado el mando de dicha Escuadra. Pero la torpeza de este ataque fué tan evidente para De Guichen, que al ver la primera arribada de los ingleses, le hizo exclamar, que los ingleses habían perdido seis ó siete de sus barcos, y después le escribió á Rodney diciéndole que si sus señales hubiesen sido obedecidas, habría sido su prisionero (1). La prueba más convincente de que De Guichen reconoció el carácter peligroso de su enemigo, nos lo da el cuidado que, según se ve, tuvo de no ocupar el sotavento en los encuentros subsiguientes. Al quedar desbaratados los planes preparados por Rodney con tanto cuidado, demostró que su habilidad no excluía el valor tenaz de los combatientes más audaces, pues puso su

(1) En la severa reprensión que Rodney dirigió al Comandante Carkett, que mandaba el buque cabeza de la línea inglesa, le decía lo siguiente: «Su manera de maniobrar, en la forma que lo hizo, indujo á otros á seguir tan mal ejemplo, olvidando, por tanto, que la señal hecha para formar la línea, disponía que sólo fueran dos cables de distancia, lo que hubiese entre los barcos; la División de vanguardia fué conducida por usted *á más de dos leguas de distancia*, de la División del centro, la cual quedó, por tanto, expuesta á sufrir la embestida del grueso de la fuerza enemiga, sin que pudiese ayudársele en ello en debida forma» (Life, v. I, pág. 351). Según todas las reglas tácticas que dicta el buen sentido, parece que los demás barcos deberían haber regulado su distancia por su matalote de popa, esto es, que deberían haber estrechado sus distancias hacia el centro. En conversación tenida por Rodney con Sir Gilbert Blane, que no estuvo en esta acción, Rodney manifestó que la línea francesa tenía unas cuatro leguas de extensión, «como si De Guichen hubiese pensado separarse de él.» (Naval Chronicle, vol. xxv, pág. 402).

barco bien cerca del enemigo y sólo se apartó de allí cuando el adversario se alejó en popa, desarbolado de su palo trinquete y verga mayor y con el casco tan averiado que á duras penas podía mantenerse á flote.

Un incidente de este combate, mencionado por los escritores franceses y por Botta [1] (que probablemente lo tomaría de los primeros), aunque no por ninguna de las crónicas inglesas, viene á manifestar la naturaleza crítica del ataque en el sentir de los franceses. Según ellos, Rodney reparó en un intervalo que había en la formación francesa, debido á un buque que quedaba por la popa del Almirante y estaba fuera de su puesto, por cuyo sitio trató Rodney de romper la línea (b); pero el Comandante del *Destin*, navío de setenta y cuatro cañones, forzó de vela y cerró el paso á un navío inglés de noventa cañones.

«La conducta del *Destin* fué justamente alabada—dice Lapeyrouse-Bonfils;—la flota corrió el peligro de sufrir una derrota casi segura, si no hubiese sido por la valiente conducta de M. Goimpy. Tal fué la opinión unánime en toda la flota francesa una vez pasado el empeño. Pero admitiendo que nuestra línea hubiese sido rota, ¿dónde están los desastres inevitables que podrían haber amenazado á la flota? ¿No habría sido, siempre, fácil para nuestra retaguardia remediar el accidente, gobernando con prontitud de manera conveniente, para llenar los huecos de los barcos que hubiesen quedado separados? Este movimiento tendría que haber producido, necesariamente, una *mêlée*, que se hubiera traducido en ventaja para la flota que contase con los Comandantes más valientes y desinteresados. Pero tanto entonces como bajo el Imperio, era un principio reconocido que los navíos que quedaban separados del cuerpo de la Escuadra, eran buques apresados, y semejante creencia producía por sí misma su completa realización.»

El efecto causado por la rotura de la línea ú orden de combate del enemigo, depende de varias circunstancias. La idea esencial estriba en dividir la Escuadra del adversario penetrando á través de un intervalo existente ó creado en ella por la fuerza y concentrar después los fuegos sobre una de las fracciones que sea la que cuente con menos facilidades para ser socorrida. En una formación de buques en línea

(1) History of the American Revolution.

de fila, sucederá esto, generalmente, con la retaguardia. El orden más ó menos cerrado de la flota que se ataca, el número de barcos separados, la duración ó intervalo de tiempo que puedan estar aislados y en minoría, respecto á las fuerzas adversarias, serán factores todos que afectarán el resultado. Una condición que habrá de influir mucho en el éxito final será el efecto moral causado por la confusión introducida en una línea rota del modo expresado. Los buques que se dirijan hacia el sitio de la ruptura quedarán detenidos, los de la retaguardia se amontonarán; mientras que el resto de los buques de cabeza continuarán á rumbo. Semejante momento es crítico y demanda tomar una resolución inmediata; pero son raros los hombres que en un caso de urgencia imprevisto pueden ver y tomar en seguida el camino que conviene seguir, especialmente si son subordinados y al obrar así incurren en responsabilidad. En estas escenas de confusión, los ingleses, sin que fuera presunción, esperaban sacar siempre provecho, confiados en su mayor práctica marinera, porque no es sólo el «valor y abnegación», sino también la habilidad, lo que entonces se precisa. Todos estos efectos de la «ruptura de la línea» recibieron una ilustración palpable en el gran combate librado por Rodney el año 1782.

De Guichen y Rodney se encontraron aún dos veces más al mes siguiente; pero en ninguna de estas ocasiones tomó el Almirante francés el puesto á sotavento tan favorito de su Nación. Mientras tanto, una flota española, compuesta de doce navíos de línea, se dirigía á reunirse con la francesa. Rodney cruzaba á barlovento de la Martinica para interceptarles el paso é impedir la unión; pero el Almirante español se mantuvo arrumbado al Norte hasta avistar á Guadalupe y desde aquí mandó aviso á De Guichen que se unió á sus aliados y los escoltó hasta llevarlos á puerto. La gran preponderancia numérica de la coalición despertó temores en las islas inglesas, pero la falta de armonía originó dilaciones y vacilaciones; hubo también una terrible epidemia que asoló

la flota española y con todo esto las proyectadas operaciones se redujeron á la nada. En Agosto salió De Guichen para Francia con quince buques. Rodney, ignorando su destino y lleno de ansiedad por Norte América y Jamaica, dividió su flota, dejando una mitad en las islas y con el resto salió para Nueva York, á donde llegó el 12 de Septiembre.

El riesgo que se corrió con esto fué muy grande y apenas justificable; pero, al fin, no tuvo ninguna mala consecuencia la dispersión de estas fuerzas [1]. Si hubiese intentado De Guichen volver á Jamaica, ó, como esperaba Washington, se hubiera dirigido á Nueva York, en ninguna de las dos partes habría podido oponérsele la flota de Rodney. Se corrieron, pues, dos probabilidades de desastre en vez de una sola, con haber dividido la Escuadra en dos cuerpos diferentes, debilitando sus fuerzas por ocupar dos puntos, en lugar de presentarla, en masa, sobre uno solo.

Los temores de Royned por Norte América eran muy fundados, porque el 12 de Julio de este año habían llegado, al fin, los socorros franceses tanto tiempo esperados, consistentes en 5.000 hombres de tropa al mando de Rochambeau, y siete navíos de línea á las órdenes de De Ternay. Cuando sucedió esto, los ingleses, aunque superiores todavía en el mar, se vieron obligados á concentrarse en Nueva York, quedando imposibilitados de apoyar sus operaciones en la Carolina. La dificultad de movimientos y las distancias que por tierra había que franquear, conferían tales ventajas al poseedor del dominio marítimo, que Lafayette apremió de nuevo al Gobierno francés para que aumentara la flota; pero éste, como era natural y lógico, estaba siempre más atento á mirar por sus intereses en las Antillas, que por los agenos. En resumen: aun no había llegado para América la hora de la liberación.

Rodney, habiendo escapado, con su ausencia, del gran hu-

(1) Si se quieren ver las razones que tuvo Rodney para obrar así, consúltese su vida, vol. I, págs. 365-376.

racán habido en Octubre de 1780, volvió después á las Antillas el mismo año, algo más tarde, y poco después de llegar tuvo conocimiento de la guerra entre Inglaterra y Holanda, que estalló el 20 de Diciembre de 1780, provocada por causas que más adelante se mencionarán. El Almirante se apoderó en seguida de las islas holandesas de San Eustaquio y San Martín, apresando, además, numerosos buques mercantes cuyos cargamentos se evaluaban en 15 millones de dollars. Mientras se conservaron neutrales las referidas islas, habían jugado un papel similar al de Nassau en la Guerra Civil Americana, constituyendo un gran depósito de mercancías y objetos de contrabando, que en cantidad crecida cayeron entonces en poder de los ingleses.

El año 1780 había sido bien triste para la causa de los Estados Unidos. El combate de Camden parecía haber afirmado definitivamente el yugo inglés en la Carolina del Sur, y el enemigo concebía grandes esperanzas de dominar la Carolina del Norte y el Estado de Virginia. Siguió á esto la traición de Arnold, que aumentó la depresión de los ánimos, los cuales apenas si pudieron reanimarse algo con la victoria alcanzada en King's Mountain. La substancial ayuda de las tropas francesas era la nota más alegre que había en la situación. Pero aun esto tenía también su parte negra, porque la segunda División de tropas que formaban el cuerpo de auxilio que se pretendía enviar, estaba bloqueada en Brest por la flota inglesa, y la venida de Rodney en lugar de De Guichen destruía todas las esperanzas que había, de hacer una campaña fructuosa.

Sin embargo, se acercaba un periodo de actividad decisiva. Al final de Marzo de 1781, salió de Brest el Conde De Grasse, mandando veintiseis navíos de línea y un gran convoy. Al estar sobre las islas Azores, se dividió la expedición, partiendo cinco navíos para la India al mando de Suffren, del que hablaremos más tarde, y De Grasse continuó para América, avistando la Martinica el 28 de Abril, en ocasión

que el Almirante Hood (Rodney se había quedado en San Eustaquio) bloqueaba á Fort Royal, que, como sabemos, era el puerto y Arsenal situado en la costa sotavento de la isla, en la que había cuatro navíos de línea, cuando los avisos de Hood dieron conocimiento de la aproximación de la flota enemiga. Hood tenía ante sí dos objetivos á que atender: el primero, impedir que se verificara la unión de los cuatro navíos bloqueados con la nueva Escuadra que venía, y el segundo, hacer que ésta no consiguiera ponerse entre él y la bahía de Gros Ilot, en Santa Lucía. En lugar de efectuar esto en las veinticuatro horas subsiguientes, ganando barlovento para montar el islote Diamante, la Escuadra cayó tan á sotavento, que De Grasse pudo pasar el canal el día 29, arrumbando después hacia Fort Royal con su convoy entre la isla y la Escuadra. Por esta falsa posición fué Hood severamente censurado por Rodney, pero el hecho pudo muy bien ser debido á vientos flojos y á corrientes que tirasen á sotavento. Sea lo que quiera, el resultado fué que los cuatro navíos que permanecían en Fort Royal, se pusieron en vela y se unieron al cuerpo principal de la Escuadra. Los ingleses no contaban ahora más que con dieciocho navíos de línea por veinticuatro los franceses; éstos estaban, además, á barlovento; pero á pesar de estar en la proporción de cuatro á tres y tener la facultad de atacar, De Grasse no quiso hacerlo. El temor de exponer su convoy le impidió correr los riesgos de un empeño serio. Diríase que debió experimentar gran desconfianza de sus fuerzas cuando obró así. Porque, en efecto; si en ocasión como esta no combate una Escuadra, ¿cuándo va á hacerlo? Lo único que hizo fué cañonear á los ingleses á distancia, con resultados tan desfavorables para estos últimos, que su negligencia resultó aún más extraordinaria. ¿Puede, pues, ser buena una política ó tradición que justifica semejante línea de conducta?

Al siguiente día, 30 de Abril, De Grasse, que había desperdiciado su suerte, intentó seguir á Hood, pero éste no te-

nía ya razón alguna para querer combatir y su inferioridad inicial se encontraba acrecentada con averías serias que habían sufrido algunos de sus buques el día anterior. De Grasse no pudo alcanzarle, por tener su Escuadra menor velocidad; había varios navíos que carecían de forro de cobre, siendo esto un hecho digno de notarse, pues los barcos franceses en tipo y tamaño eran, generalmente, más rápidos que los similares ingleses; pero como el Gobierno difería y titubeaba en adoptar este nuevo adelanto, resultaba así sacrificada la superioridad de velocidad de sus buques.

Hood se unió á Rodney en la Antigua, y De Grasse, después de permanecer breve tiempo en Fort Royal, ejecutó una intentona sobre la bahía de Gros Ilot, posesión desde la cual tenían los ingleses bajo su vigilancia todos los movimientos que pudiera realizar la flota enemiga. Habiendo fracasado en esta operación, se dirigió De Grasse contra Tobago, que se rindió el 2 de Junio de 1781, y de aquí salió, después de algunas pequeñas operaciones, para el Cabo Francés (hoy Haitiano) en la isla de Haití, fondeando en dicho punto el 26 de Julio. Aquí encontró á una fragata francesa, que le esperaba, procedente de los Estados Unidos, portadora de despachos de Washington y Rochambeau, en vista de los cuales De Grasse tuvo que tomar la resolución más importante que incumbió á Almirante alguno francés, durante el curso total de esta guerra.

La invasión inglesa de los Estados del Sur empezó en Georgia; á esto siguió la toma de Charleston y la reducción militar de los dos Estados extremos. Después se adelantaron hacia el Norte, internándose en la Carolina del Norte por el camino de Camden. El 16 de Agosto de 1780 fué derrotado completamente en este punto el General Gates y á partir de este día, durante los nueve meses siguientes, los ingleses, al mando de Cornwallis, se esforzaron en sojuzgar todo el Estado referido de la Carolina del Norte. La relación de estas operaciones es extraña á nuestro objeto inmediato y bastará

decir que terminaron forzando á Cornwallis—á pesar de diversos éxitos obtenidos en aquellos encuentros—á retirarse maltrecho hacia la costa y finalmente á Wilmington, en cuya plaza se habían establecido depósitos, en previsión de las contingencias que pudiesen ocurrir. Su adversario, el General Greene, dirigió entonces las tropas americanas hacia la Carolina del Sur. Cornwallis, demasiado debilitado para soñar, no ya con el dominio de una comarca hostil, sino ni siquiera con la penetración en su interior, tenía que optar, en esta ocasión, ó por volverse á Charleston con objeto de afianzar allí y en la Carolina del Sur el poderío británico que estaba amenazado, ó bien por dirigirse de nuevo al Norte, hacia Virginia, en cuyo punto se uniría con un pequeño cuerpo de tropas expedicionarias que operaba sobre el río James á las órdenes de los Generales Phillips y Arnold. Volver atrás hubiera sido confesar palpablemente que las fatigosas marchas y combates de los meses anteriores habían sido totalmente estériles, y por esta razón, se convenció prontamente el General, que Chesapeake era el verdadero centro de la guerra, aun en el caso de que la misma Nueva York tuviera que ser abandonada. El Comandante en Jefe, Sir Henry Clinton, no participaba, por ningún concepto, de esta opinión, lo que explica se tomara la decisión sin consultarle nada. «Las operaciones en Chesapeake—escribía él—van unidas á grandes riesgos, á menos que no estemos seguros de contar con una superioridad permanente en el mar. Yo tiemblo cuando pienso en las consecuencias tan fatales que esto podría acarrear.» Pero Cornwallis, haciendo suyo el asunto, salió de Wilmington el 25 de Abril de 1781, marchando hacia Petersburg, con objeto de unirse á las fuerzas británicas que estaban ya en dicho punto, verificándose la unión referida el 20 de Mayo, y ascendiendo el total así reunido al número de 70.000 hombres. Rechazados desde el Sur de la Carolina á Charleston, tan sólo les quedaba ahora á los ingleses dos centros de poder y soberanía, á saber: Nueva

York y Chesapeake; y como Nueva Jersey y Pensilvania estaban en manos de los americanos, la sola comunicación posible entre ambos centros, dependía totalmente del mar.

A pesar de la desfavorable opinión que merecía á Clinton la acción llevada á cabo por Cornwallis, el primero de ellos había ya arriesgado en Chesapeake la suerte de un gran destacamento. Un cuerpo de tropas de 1.600 hombres, al mando de Benedicto Arnold, había estado destruyendo la comarca que atraviesa el río James, quemando á Richmond en Enero del mismo año. Con la esperanza de apoderarse de Arnold, se había mandado á Lafayette á Virginia al mando de 1.200 hombres, y en la noche del 8 de Marzo salió la Escuadra francesa de Newport, en movimiento combinado, con objeto de dominar las aguas de la bahía. El Almirante Arbuthnot, que mandaba la flota inglesa estacionada en la bahía de Gardiner [1], supo la partida del enemigo por aviso que le dieron sus exploradores y en seguida comenzó á perseguirlos en la mañana del 10, treinta y seis horas después de su salida. Favorecido por la diligencia ó por la suerte, el Almirante se dió tales trazas y supo aprovechar tan bien el tiempo, que cuando ambas flotas vinieron á avistarse una á otra, algo hacia fuera de las puntas de Chesapeake, los ingleses eran los que estaban por delante [2] (Lámina XII, A, A). En el acto se dirigieron á encontrar al enemigo, el cual, por su parte, se preparó también para la acción, formando en línea de combate. El viento era entonces Oeste, de modo que ninguna de las Escuadras podía arrumbarse directamente á la bahía.

Ambas flotas eran de fuerza casi iguales, habiendo ocho barcos por cada lado; pero los ingleses tenían un navío que montaba noventa cañones, mientras que los franceses contaban entre los suyos una fuerte fragata que formaba parte

(1) Al extremo oriental de Long Island.

(2) Los franceses atribuyen esta desventaja suya, al hecho de carecer algunos de sus barcos de forro de cobre.


LAM. XII.
Bª Chesapeake
Yorktown
Cº Charles
Rº James
Bahia Limmhaven
Norfolk
Cº Henry
A
B
C
D
a
b
c
d
e
ARBUTHNOT & DESTOUCHES
16 Marzo de 1781
FRANCESES 8 buques. INGLESES 8 buques
Vientos
A..... Oeste
B.C.D..... N.E.

de la línea. Sin embargo, el caso presentaba un aspecto tan claro para los intereses y política general de los franceses, que un Jefe enérgico hubiera debido resolverse á emprender una acción vigorosa, y que no se estimara el asunto tal cual era debe atribuirse á mala voluntad del Comodoro Destouches ó á alguna otra causa, semejante á la preferencia que los franceses daban á objetivos ulteriores á las operaciones, sobre lo cual, el lector que conozca la historia naval francesa, podrá decir mucho. El tiempo era tempestuoso y amenazador, y el viento, después de haber variado una ó dos veces, quedó, al fin, entablado al NE., con mar gruesa y dirección favorable para entrar en la bahía. En este estado, las dos flotas navegaban mar afuera, ambas con el viento por babor, los franceses delante, abiertos como una cuarta por la amura de barlovento de los ingleses (B, B). En esta posición, viraron por redondo sucesivamente (c) pasando por la proa de los ingleses á ocupar el sotavento y ganando de esta suerte el uso de sus baterías bajas, cosa que á barlovento se lo impedía la mar gruesa que ya hemos dicho había. Los ingleses continuaron á rumbo hasta que estuvieron de través con la línea enemiga, (a, b) y entonces viraron todos á la par por redondo, atacando poco después en su forma habitual y con los resultados de costumbre (C). Los tres buques de la vanguardia sufrieron grandes averías en el aparejo, pero en cambio, como habían llevado toda su fuerza, principalmente contra los dos navíos cabeza del enemigo, resultaron éstos con terribles desperfectos en el casco y arboladura. La vanguardia francesa arribó entonces, y Arbuthnot, lleno de perplejidad, ordenó de nuevo á su vanguardia que se pusiera á ceñir. M. Destouches ejecutó ahora un movimiento muy diestro, hecho por desfile, que consistió en lo siguiente: Hizo señales á su vanguardia para que tomase de la otra vuelta (e), mientras que él conducía al resto de su Escuadra contra los buques ingleses averiados, y después de disparar sobre ellos las andanadas sucesivas de sus

barcos, relativamente frescos, viró en (d) y se dirigió mar afuera (D).

Así terminó el combate, en el cual los ingleses llevaron, ciertamente, la peor parte; pero con su tenacidad habitual de propósito y encontrándose incapaces de perseguir al enemigo á flote, se dirigieron á la bahía (D), efectuaron su unión con Arnold y destruyeron de esta suerte los planes de los franceses y americanos, en que tantas esperanzas cifraba Washington. No puede dudarse, después de leer cuidadosamente las narraciones del hecho, que tras el combate los franceses quedaron más fuertes que los ingleses, por cuya razón reclaman ellos el honor de la victoria; pero los objetivos ulteriores de la expedición les retuvieron para probar de nuevo fortuna, combatiendo á una flota que era casi igual en fuerzas á la suya propia [1].

Habiendo quedado de este modo abierto y protegido el camino de la mar, salieron de Nueva York 2.000 soldados ingleses para Virginia, cuyo punto alcanzaron el 26 de Marzo, y con la llegada posterior de Cornwallis, en Mayo, el contingente británico se elevó á 7.000. Las operaciones que tuvieron lugar entre las fuerzas contendientes en la primavera y verano, las dirigió Lafayette, por parte de los americanos, y no conciernen, en realidad, á nuestro tema. A principios de Agosto, Cornwallis, que operaba á las órdenes de Clinton, se retiró con sus tropas al interior de la península formada por los ríos York y James, ocupando la ciudad de Yorktown.

Washington y Rochambeau tuvieron una entrevista el 21 de Mayo y decidieron, de acuerdo con lo que demandaba la

(1) Que el Gobierno francés no quedó satisfecho de la acción de Destouches, se puede decir con seguridad, por lo mucho que tardó en conceder recompensas á los Oficiales de la Escuadra, lo que produjo gran excitación y demostraciones muy vivas. Los franceses aseguran que silbaron á Arbuthnot en las calles de Nueva York y que su Gobierno lo llamó; esto último no es cierto, porque dicho Almirante volvió á su país á petición propia; pero lo primero es muy probable sucediera. Ambos Jefes cambiaron en esta ocasión la política usual que tenían sus respectivas Naciones en las cuestiones navales.

situación, que el esfuerzo de la flota francesa de las Antillas se dirigiese, cuando viniera, bien contra Nueva York ó contra Chesapeake. Y tal era el contenido del despacho recibido por De Grasse en el Cabo Francés. Mientras tanto, los Generales aliados dirigían sus esfuerzos contra Nueva York, en cuyo punto se mantenían dispuestos para la ejecución del primer proyecto y más al alcance del segundo, si al fin llegaban á realizarlo.

En cualquiera de los dos casos, el resultado dependía —tanto en opinión de Washington como en la del Gobierno francés—de la superioridad marítima; pero Rochambeau había notificado particularmente al Almirante que su preferencia especial estaba en favor de las operaciones dirigidas contra Chesapeake, y, además, que el Gobierno francés había rehusado conceder medios para llevar á cabo un sitio formal de Nueva York [1]. La empresa asumió, por lo tanto, la forma de una extensa combinación militar, basada en la facilidad y rapidez de movimientos, y también en la ignorancia del enemigo acerca del objetivo real perseguido, propósitos á que se prestan admirablemente las cualidades peculiares que en sí posee toda Marina. La mayor proximidad á Chesapeake, la profundidad de sus aguas y la facilidad de pilotaje y navegación para los barcos, eran también nuevas razones que recomendaban el plan á los ojos de un marino de buen juicio; así que De Grasse lo aceptó rápidamente, sin presentar dificultades ni pedir modificaciones que habrían envuelto discusión y demora.

Habiendo formado su plan, el Almirante francés obró con gran juicio, prontitud y vigor. La misma fragata que trajo los despachos de Washington volvió á enviarse en seguida allá; de modo que los Generales aliados supieron el 15 de Agosto, que la flota intentaba ir inmediatamente en su socorro. El Gobernador del Cabo Francés entregó 3.500 soldados de su guarnición, con la condición, prometida por De Grasse,

(1) Bancroft: History of the United States.

que la Escuadra española quedase fondeada en el lugar, como así se verificó. El mismo Almirante buscó también y recabó del Gobernador de la Habana el dinero que tan urgentemente necesitaban los amerinanos; y, finalmente, en vez de debilitar su fuerza mandando á Francia convoyes, como deseaba la Corte, se llevó consigo á Chesapeake cuanto buque útil pudo encontrar. Para ocultar su destino todo lo posible, pasó por el Canal de Bahama, como camino menos frecuentado y el 30 de Agosto fondeaba en la bahía de Lynnhaven, que se encuentra, precisamente, dentro de las puntas de Chesapeake, ascendiendo la fuerza que llevaba á sus órdenes al número de veintiocho navíos de línea. Tres días antes de su llegada, ó sea el 27 de Agosto, la Escuadra francesa que había en Newport, compuesta de ocho navíos, cuatro fragatas y diez y ocho transportes, al mando de M. de Barras, había salido para encontrarse con la que venía; pero antes de verificarlo, había dado un gran rodeo con objeto de desorientar á los ingleses y esquivar su encuentro, precaución tanto más necesaria, cuanto que la artillería de sitio estaba en poder de M. Barras, y de haber caído en manos de los ingleses, habrían quedado sus adversarios desprovistos de tan poderoso elemento de combate. Mientras sucedía todo esto, Washington y Rochambeau se habían adelantado con sus tropas hacia el Hudson, cruzando este río el 24 de Agosto y siguiendo adelante para ocupar el saco formado por el extremo interior de la bahía de Chesapeake. Vemos, pues, cómo las diferentes fuerzas armadas que había, tanto de mar como de tierra, convergían hacia el objetivo propuesto, ó sea hacia el Ejército de Cornwallis.

Los ingleses estuvieron desgraciados bajo todos los puntos de vista que el asunto pueda examinarse. Rodney, al saber la salida de De Grasse, mandó á la América del Norte catorce navíos de línea al mando del Almirante Hood, determinando, por su parte, salir para Inglaterra, en Agosto, á causa del mal estado de su salud. Hood arrumbó directamente

á Chesapeake, á cuyo punto llegó tres días antes que De Grasse; miró al interior de la bahía y viéndola vacía se dirigió hacia Nueva York, donde encontró cinco navíos de línea que formaban una División al mando del Almirante Graves, el cual, siendo más antiguo que Hood, se hizo cargo del mando en jefe de la fuerza unida y salió el 31 de Agosto para Chesapeake, esperando llegar á tiempo de impedir la unión de M. Barras y De Grasse. Todavía transcurrieron dos días más, antes de que Sir Henry Clinton se persuadiese que los Ejércitos aliados habían marchado contra Cornwallis y estaban ya demasiado lejos para que pudieran ser alcanzados.

El Almirante Graves quedó dolorosamente sorprendido al reconocer Chesapeake y encontrar allí fondeada á una flota que, por su número, sólo podía ser enemiga. Sin embargo, se conservó á rumbo, acercándose hacia dentro con objeto de provocar el encuentro, y como De Grasse, al verlo, se pusiera en vela, permitiendo así apreciar el número, Graves no por esto se desanimó al conocer la desproporción numérica —diez y nueve por veinticuatro—persistiendo en su idea de atacar. La torpeza de su método hizo, sin embargo, inútil su valentía, pues el resultado final fué que gran parte de sus buques quedaron muy maltratados, sin haber conseguido por ello ganar ventaja alguna sobre el enemigo. De Grasse permaneció cinco días fuera, esperando la llegada de M. Barras, manteniendo en jaque durante todo este tiempo á la flota inglesa, sin llegar nunca á combatir, hasta que al finalizar el plazo dicho se volvió á puerto, encontrando en él fondeado y á salvo á M. Barras con sus fuerzas. Graves volvió á Nueva York y con él desaparecieron las últimas esperanzas de auxilios que podría haber alentado Cornwallis. El sitio fué soportado con firmeza y bravura, pero el dominio del mar hacía que no hubiese más que un solo fin posible y las fuerzas inglesas se rindieron, por último, el 19 de Octubre de 1781. Con este desastre murió en Inglaterra toda esperanza de do-

minar la insurrección de las colonias. El conflicto duró aún un año más, pero no se emprendieron ya operaciones serias de ninguna clase durante todo ese tiempo.

En la ejecución de las operaciones inglesas terminadas de modo tan desdichado, hubo, á la vez, mala fortuna y mala dirección. La División de Hood pudo haber sido reforzada por varios buques de los que había en Jamaica, si se hubieran ejecutado las órdenes de Rodney [1]. También ocurrió que el buque aviso despachado por Hood, con órdenes para el Almirante Graves que mandaba la flota de Nueva York, no encontró á dicho Jefe, que estaba ausente cruzando al Este con objeto de interceptar ciertos auxilios muy importantes que habían sido expedidos por el agente americano en Francia. El Gobierno inglés había recomendado mucho que se cortara el recibo de este convoy; pero sabiendo el Almirante la fuerza que venía custodiándolo, estuvo equivocado al abandonar en persona con toda su flota el sitio de su Estación, precisamente cuando por acercarse la época de los huracanes en las Antillas, era natural que las operaciones activas de la Marina se llevaran sobre el continente. La consecuencia de esta ausencia de Graves, fué, que aunque los despachos de Rodney los envió en seguida, á su Almirante, el Oficial más antiguo que había en Nueva York, el buque que los llevaba, acosado por los cruceros enemigos, tuvo que varar en la costa y Graves no supo su contenido hasta que volvió á puerto el 16 de Agosto. El aviso mandado por Hood notificándole su salida fué también interceptado. Después de la llegada de dicho Almirante, no parece hubiera dilación alguna en salir á la mar; pero sí hubo mal juicio en la dirección dada á la flota. Se sabía que De Barras había salido de Newport, con ocho navíos, cuyo destino probable era Chesapeake. De todos modos, se tenía la certeza que había de unirse á De Grasse de no haber nada que lo impidiera;

(1) Life of Rodney, vol. II, pág. 152; Clerk: Naval Tactics, pág. 84.

y se ha hecho notar, con razón, que si Graves se hubiese limitado en su crucero á estar cerca de las puntas de Chesapeake, aunque fuera de la vista de tierra, difícilmente habría dejado de conseguir caer sobre el enemigo (M. Barras) con fuerzas abrumadoras. Sabiendo lo que se sabe ahora, es indudable que la conducta expuesta habría sido la que lógicamente debería haberse observado, pero hay que tener en cuenta que el Almirante inglés no tenía más que una información imperfecta del asunto.

En ninguna parte se esperaba que los franceses llevasen la fuerza que llevaron; y Graves perdió la información que debió haber recibido, con respecto al número, en razón á la falta de vigilancia de los cruceros situados en Chesapeake. A dichos buques se les había ordenado que se aguantasen á la vela, pero ambos estaban fondeados al redorso del Cabo Henry cuando apareció De Grasse, quitándoles ya toda posibilidad de huída. Uno fué apresado y el otro entró en el río York. No hubo circunstancia alguna aislada más influyente en el resultado final que la negligencia de estos dos Oficiales subalternos, por la cual perdió Graves esta información tan importante. Puede comprenderse fácilmente la gran modificación que habrían sufrido los planes y movimientos del Almirante, si hubiera sabido con dos días de anticipación que De Grasse traía consigo veintisiete ó veintiocho navíos de línea. ¡Qué conclusión más natural se habría deducido de ello! Marchar á colocarse en el camino de M. Barras, acechar su paso y atacarlo con sus diez y nueve navíos, fuerza con la cual Graves hubiera podido, más que de sobra, aniquilarlo.

«Si el Almirante Graves hubiese conseguido capturar esta Escuadra, habría paralizado en gran parte las operaciones de los Ejércitos sitiadores (pues M. Barras llevaba á bordo todo el tren de sitio) y aunque el hecho de por sí no hubiera impedido la ejecución de las operaciones combinadas, habría puesto, al menos, á ambas flotas en términos casi igua-

les, numéricamente considerado, deteniendo con ello el progreso de las armas francesas en las Antillas para el año venidero y creando, probablemente, un espíritu tal de discordia entre franceses y americanos [1], que habría sumido á estos últimos en el abismo más profundo de la desesperación, que sólo pudo ahorrarles la llegada de las fuerzas mandadas por De Grasse [2].» He aquí en esto unos comentarios sobre estrategia naval, hechos de una manera concisa pero verdadera.

Con respecto á la táctica empleada por el Almirante, bastará decir que la flota entró en acción casi en la misma forma que Byng lo hizo con la suya, produciéndose desdichas muy similares á las que allí resultaron; tanto, que al verificarse el encuentro, desventajoso ya de por sí, de diez y nueve buques contra veinticuatro, siete de los primeros, al mando de un Oficial tan inteligente como Hood, no pudieron entrar en acción, debido á las malas disposiciones tomadas para el combate.

Por parte de los franceses, De Grasse se condujo con un grado de previsión, energía y resolución verdaderamente sorprendente dados los desaciertos cometidos en otras ocasiones. La decisión de llevar consigo cuanto barco pudo, haciéndose así independiente de cualquier accidente que hubiera podido ocurrir á M. Barras; el paso suyo, á través del Canal de Bahama, para ocultar sus movimientos; la maña que se dió para obtener de las autoridades españolas y francesas el dinero y tropas que tanto se necesitaba; la previsión con que obró al escribirle á Rochambeau, nada menos que en 29 de Marzo, ó sea poco después de su salida de Brest, pidiéndole que enviase al Cabo Francés prácticos de la costa americana; la sangre fría con que entretuvo á Graves hasta que consiguió entrara á salvo en Chesapeake la Escuadra de M. Barras: to-

(1) De Barras no había querido ir á Chesapeake, temiendo encontrarse con fuerzas superiores y solamente cedió á ello ante las instancias que le hicieron Washington y Rochambeau.

(2) Naval Researches: Cap. Thomas White. R. N.

dos estos hechos son, sin duda alguna, otros tantos puntos dignos de admiración.

Los franceses contaron también con el auxilio que les proporcionó la facultad que tenía el Almirante para retener á los doscientos barcos mercantes que hacían el «comercio de las Antillas», los cuales quedaron detenidos en Cabo Francés esperando convoy, desde Julio á Noviembre, hasta que, á la conclusión de las operaciones, quedó el Almirante en libertad de poderlos convoyar á Francia con los buques de guerra que tenía á sus órdenes. Este incidente pone bien de manifiesto la debilidad que posee una Nación mercantil dotada de Gobierno representativo, respecto á otra cuyo régimen sea puramente militar. Escribía un Oficial de aquella época, diciendo: «Si el Gobierno británico hubiera sancionado resolución semejante, ó la hubiese adoptado algún Almirante inglés, es seguro que el primero habría caído y al segundo lo habrían colgado» (1). Cuando sucedió esto, Rodney creía necesario destacar cinco navíos de línea para prestar un servicio de convoy, mientras media docena más iban con igual comisión á Inglaterra, protegiendo el comercio de Jamaica.

Es mucho más fácil criticar la división efectuada en la flota inglesa, entre las Antillas y Norte América, en los años 1780 y 1781, que no hacerse cargo del estado crítico de la situación. Semejante estado no era más que reflejo de las dificultades militares con que luchaba Inglaterra en todo el mundo, durante esta guerra grande y desigual. Inglaterra se veía, como siempre, apurada y abrumada en todas partes á causa de lo extenso de su Imperio y del gran número de puntos expuestos al enemigo. En Europa, la flota del Canal tuvo que retirarse más de una vez y meterse en sus puertos de refugio, acosada por fuerzas realmente abrumadoras. Gibraltar, cercada estrechamente por mar y tierra, pudo

(1) White: Naval Researches.

mantener viva su desesperada resistencia, tan sólo por la habilidad de los hombres de mar ingleses, que triunfaron sobre la ineptitud y discordias de sus enemigos combinados. En la India Sir Edward Hughes encontró en Suffren un adversario superior en número, como lo fué también De Grasse para Hood, con la circunstancia de ser Suffren muy superior á Hughes en talento y habilidad.

Menorca, abandonada por el Gobierno de la Metrópoli, cayó ante fuerzas superiores, del mismo modo que hemos visto caer una por una, en el curso del relato, las Antillas menores inglesas de poca importancia. La posición de Inglaterra desde la época en que España y Francia comenzaron la guerra marítima contra ella, era defensiva en todas partes, salvo en Norte América; y, por tanto, bajo el punto de vista militar, era esencialmente falsa. En todas partes se mantuvo esperando los ataques que el enemigo, siempre superior, quería hacerle en la ocasión que más le convenía y agradaba. Norte América, en realidad, no fué excepción á esta regla, á pesar de las operaciones ofensivas que se llevaron á cabo, las cuales bajo ningún concepto causaron daño efectivo á sus adversarios, puesto que no sufrieron perjuicios sus fuerzas navales, que era el punto interesante que precisaba atacar.

Establecidas las cosas de este modo y dejando á un lado toda cuestión de orgullo ó sensibilidad nacional, preguntamos: ¿Qué era lo que la sabiduría militar prescribía á Inglaterra? Semejante pregunta suministra materia en grande, para que el aficionado á estudios militares haga uno admirable del asunto, y por lo tanto, no puede contestarse así de repente; pero, con todo, podemos hacer fijar la atención sobre ciertas verdades que resaltan desde luego de modo evidente. En primer lugar, debería haberse determinado desde el principio la parte del Imperio atacado cuya defensa era más indispensable. Después de las islas británicas, en sí mismas, las colonias de Norte América eran, á los ojos de Inglaterra,

las posesiones de más valor en aquella época. A continuación debería haberse fijado cuáles otras eran más dignas de ser conservadas, ya por su importancia natural ya por su facilidad de defensa, estudiando los medios para conseguirlo, bien fueran propios ó prestados por las fuerzas navales del Imperio. Como éste era eminentemente naval, le convenía, principalmente, poseer y conservar los puntos que tuvieran mayor importancia marítima; así, por ejemplo, en el Mediterráneo, Gibraltar y Mahón eran las posiciones de más valor. ¿Podían conservarse ambas? ¿Cuál de las dos era la que estaba más á mano de la flota y podía ser sostenida por ella con más facilidad? Si el examen de las cosas hacía ver que no podían conservarse las dos, entonces debería haberse abandonado una francamente, para llevar las fuerzas y todos los gastos necesarios á su defensa, á otra parte donde hubieran sido mejor aprovechados estos esfuerzos. Siguiendo razonando en este orden de ideas, diremos, que en las Antillas las evidentes ventajas estratégicas que presentaban las Barbadas y Santa Lucía, imponían la evacuación de todas las demás islas pequeñas, tan pronto como la flota llegase á tener una inferioridad numérica bien acentuada, por no decir antes. El caso de una isla tan extensa como Jamaica, debe estudiarse aparte, aunque sin perder de vista la cuestión general; porque una isla semejante puede ser independiente hasta el punto de defenderse por sí sola y desafiar cualquier ataque que sobre ella se haga, con tal que no sea con gran lujo de fuerzas. Ahora bien; esto último habría exigido se retirasen á ella todas las fuerzas inglesas que había en las Estaciones de barlovento ó sea en las Barbadas y Santa Lucía.

Con la defensa concentrada en esta forma, Inglaterra podría haber hecho uso de su gran arma, la Marina, utilizándola vigorosamente en la ofensiva. La experiencia ha enseñado que las Naciones libres y los Gobiernos populares, se atreven pocas veces á cambiar totalmente de lugar las fuer-

zas que permanecen situadas entre un invasor y sus costas ó capitales. Sea, pues, la que fuera la sabiduría ó acierto militar que hubiese habido, mandando á la flota del Canal á buscar al enemigo, antes de que estuviera éste reunido, semejante decisión no habría sido posible, dado lo que acabamos de decir; pero en puntos menos vitales, los ingleses deberían haberse anticipado en el ataque á los aliados; y esto, donde resultaba especialmente aplicable, era en el teatro de la guerra, hasta aquí considerado. Si Norte América era el objeto más preciado, entonces deberían haberse abandonado con resolución, Jamaica y las demás islas, dejándolas que corrieran su suerte. En justicia á Rodney, se debe decir cuanto se quejaba de que sus órdenes á los Almirantes de Jamaica y Nueva York no hubieran sido ejecutadas, en 1781, y á esto se debió después la inferioridad numérica que tuvo Graves en su Escuadra.

¿Pero por qué en 1780, cuando la partida de De Guichen para Europa dejaba á Rodney con gran superioridad numérica, no intentó dicho Jefe, durante su corta visita al Norte América (desde el 14 de Septiembre al 14 de Noviembre) destruir la División francesa de siete navíos de línea que había en Newport? Estos barcos llegaron allí en Julio, y aunque habían fortificado en seguida su posición con obras ligeras de campaña, gran alarma causó la noticia de que Rodney había aparecido con su Escuadra sobre aquellas costas. Quince días pasó Rodney en Nueva York, tiempo que los franceses emplearon trabajando activamente para colocarse, según ellos mismos decían, en situación de poder desafiar á toda la fuerza naval de Inglaterra. «Por dos veces hemos experimentado temores de que los ingleses pudieran atacarnos en nuestro mismo fondeadero y especialmente en la época en que llegó Rodney, habiendo habido un espacio de tiempo, durante el cual semejante empresa no habría sido, ciertamente, un acto de temeridad. Actualmente (20 de Octubre), el fondeadero está fortificado de tal suerte que pode-

mos desafiar aquí á toda la fuerza naval de Inglaterra» [1]. Así escribía el Jefe de E. M. de la Escuadra francesa en aquel tiempo.

La posición ocupada de este modo por los franceses era, indudablemente, muy fuerte [2]. La constituía un rediente que tenía un ángulo poco mayor de 90°; sus lados los formaban líneas tiradas desde «Goat Island» á lo que entonces se llamaba «Brenton's Point»—ó sea el actual fuerte Adams,—de un lado y á «Rose Island» por el otro. Sobre el flanco derecho, ó sea del lado de «Rose Island», había una batería de treinta y seis cañones de 24 libras y en el flanco izquierdo correspondiente á «Brenton's Point» estaban emplazados doce cañones de igual calibre que los anteriormente dichos. Entre las islas «Rose» y «Goat» había cuatro navíos fondeados en una línea que demoraba al ONO.; estos barcos cerraban la entrada, y hubieran cañoneado de enfilada á cualquier flota que se aproximara, mientras que tres más, estaban situados entre «Goat Island» y «Brenton's Point», cruzando sus fuegos en ángulo recto con los cuatro primeros que se acaban de citar.

Por otra parte, los vientos de verano soplan directamente hacia la boca, y con mucha frecuencia son muy fuertes. No es, de ningún modo, dudoso que pudiera haber habido navío que forzara la entrada del puerto, aunque fuese lleno de averías; en cuyo caso, una vez confundido con la línea enemiga, habría quedado anulado el efecto de las baterías de tierra. Las obras de fortificación de «Rose Island» de seguro tenían menos elevación que las dos baterías altas de un na-

---

(1) Bouclon: La Marine de Louis XVI, pág. 281.—Con este título, sin duda mal elegido, la obra citada es, en realidad, una biografía completa de Liberge de Granchain, jefe de E. M. de la Escuadra francesa que mandaba De Ternay.

(2) Diario de un Oficial francés en 1781; Magazine of American History de Marzo de 1880. Los trabajos que había hechos cuando Rodney vino á Nueva York, eran, sin duda, menos completos que los que después hubo en 1781. Este mismo escritor dice que un año después las fortificaciones hechas en «Rose Island» contaban con veinte cañones de 36 libras, emplazados ya en dichas fortificaciones.

vío de línea; y probablemente sucedería lo mismo con las de «Brenton's Point»; de suerte, que muy pronto podían quedar completamente dominadas ambas baterías. No se había hecho ninguna casamata que protegiera las obras de fortificación, así que, sin la menor discusión, puede asegurarse habrían podido apagarse los fuegos de las baterías de tierra con la metralla de los navíos asaltantes.

«Rose Island» es abordable por su frente y flanco occidental, á doscientas yardas de sus costas, y por la parte norte á media milla de distancia. No había nada, en este flanco derecho de los franceses, incluso la línea de navíos, capaz de impedir fuese enfilado y destruído por los buques ingleses que hubiesen tomado posición al Oeste de «Rose Island». La flota inglesa, compuesta de veinte buques por siete que poseía el enemigo, contaba, pues, con dos puntos esenciales para su ataque: uno, el poderse colocar muy cerca; y otro, el tener sus baterías mayor elevación que las enemigas. Si al ejecutar el ataque se conseguía destruir los barcos y dominar «Rose Island», entonces podrían haber fondeado un poco al interior de la había y esperar allí que saltase viento favorable para retirarse. En opinión de un distinguido Oficial de Marina inglés de aquella época [1], que conocía bien el terreno, no ofrecía duda el éxito del ataque, por lo que instó muchas veces á Rodney para que lo efectuara, ofreciéndose él mismo á pilotear el buque cabeza de los demás. La seguridad que decían los franceses contar en esta posición y la aquiescencia de los ingleses á dicha seguridad, señalan bien claramente la diferencia de espíritu que hubo entre esta guerra y las posteriores de Nelson y Napoleón.

Sin embargo, no es meramente como operación aislada la forma según la cual consideramos aquí esta tentativa, sino

(1) Sir Thomas Graves, que después fué segundo de Nelson en el ataque de Copenhague el año 1801, decía que la opinión general conceptuaba la referida empresa como totalmente desesperada, y tan cercada de peligros por las grandes dificultades de pilotaje, que no había en la Escuadra ni uno solo que abogase por ella. Véase la Memoria biográfica, Naval Chronicle, vol. III.

más bien en sus relaciones con la guerra general. Inglaterra se mantenía en todas partes á la defensiva, con fuerzas numéricamente inferiores, y bajo este punto de vista, no hay salvación posible, más que empleando una acción vigorosa y casi desesperada. «Es imposible para nosotros—escribía con gran verdad el primer Lord del Almirantazgo á Rodney—pretender tener en todas partes una flota superior á la de los enemigos; y como nuestros Comandantes en Jefe no consideren el asunto de una manera general, como usted lo hace, y no miren la totalidad de los dominios del Rey como propiedad puesta bajo su custodia, los enemigos nos encontrarán desprevenidos, ciertamente, en cualquier parte adonde se dirijan para atacarnos [1]». Ataques que aisladamente no podían justificarse, se imponía lo verificasen los Jefes ingleses. La Marina aliada era la clave de la situación y sus grandes Divisiones, tales como las de Newport, deberían haber sido destruídas á cualquier precio. El efecto que hubiera producido semejante línea de conducta sobre la política del Gobierno francés, es perfectamente hipotético; pero el autor de estas líneas no tiene duda alguna, respecto al particular. De todos modos, lo cierto fué que ningún Oficial inglés de los que ejercieron mando en Jefe, salvo Hood y quizás Howe, supieron ponerse á nivel de la situación. Rodney estaba ya, en esta época, viejo y enfermo, y aunque era hombre de grandes condiciones, valía más como táctico cuidadoso que como gran Almirante.

La derrota de Graves y la rendición subsiguiente de Cornwallis, no por eso terminaron las operaciones navales en el hemisferio occidental. Por el contrario, uno de los hechos de armas más brillantes, bajo el punto de vista táctico, la victoria más completa de todas las que hubo en el curso total de la guerra, favoreció aún á la bandera inglesa en las Antillas; pero el interés patriótico cesa, para los ameri-

(1) Vida de Rodney, vol. I, pág. 402.

canos, con la rendición de Yorktown. Antes de terminar y dejar esta lucha, reñida por la independencia americana, conviene de nuevo afirmar, que su feliz terminación, ó al menos su corta duración, se debió á la supremacía marítima; es decir, al Poder Naval que tuvieron en su mano los franceses, y á la impropia distribución que del mismo hicieron las autoridades inglesas. Semejante aserto podemos establecerlo con toda libertad, basados en la autoridad de un hombre que, por cima de todos los demás, conocía admirablemente los recursos del País, carácter del pueblo y dificultades de la lucha; persona, cuyo nombre exclusivo es la más elevada garantía que se puede dar, no sólo de serenidad y rectitud de ideas, sino también de buen sentido y patriotismo.

El resumen de todas las expresiones de Washington, á quien nos referimos, lo dan las palabras que se encuentran en el «Memorandum hecho para concertar un plan de operaciones con el Ejército francés», de fecha 15 de Julio de 1780, que fué mandado por conducto de Lafayette:

«El Marqués de Lafayette tendrá la bondad de comunicar al Conde de Rochambeau y al Caballero De Ternay las siguientes ideas generales que expresan los sentimientos del que suscribe:

I.—*En cualquier operación y en todas circunstancias, se deberá considerar como principio fundamental una superioridad naval decisiva, sobre cuya base descansa toda esperanza de éxito ulterior definitivo.*»

Sin embargo, aunque lo anterior sea la expresión más formal y decisiva de los pareceres de Washington, no es la única. La encontramos reproducida en otros documentos en forma igualmente clara. Así, pues, en 20 de Diciembre de 1780, cuando escribía á Franklin, le decía:

«Disgustado con lo de la segunda División de tropas francesas (bloqueada en Brest), pero más especialmente con no haber alcanzado la superioridad naval esperada, que es el centro alrededor del cual giraba todo; de suerte que hemos tenido que resignarnos á ejecutar una campaña infructuosa, después de la lisongera perspectiva que habia á su comienzo..... Ultimamente, nos hemos visto obligados á contemplar como meros espectadores la salida de una serie de destacamentos, pertenecientes al Ejército de Nueva York, enviados al socorro de Lord Cornwallis.

Nuestra debilidad marítima y la disolución política de gran parte de nuestro Ejército, nos ha privado de la facultad de combatir estos destacamentos en el Sur ó bien de aprovecharnos aquí de su partida.»

Un mes después, ó sea en 15 de Enero de 1781, en carta-memorandum que escribía al Coronel Laurens, enviado á Francia con una misión especial, le decía:

«Después de conseguir un empréstito de dinero, el objeto más interesante está en alcanzar una superioridad naval constante en estas costas, lo que reduciría en seguida al enemigo á una defensiva dificultosa..... En verdad que no se concibe cómo habrían ellos de poder mantener en este país fuerzas tan considerables, si nosotros pudiéramos ser dueños de los mares, interrumpiéndoles así la llegada regular de los abastecimientos y recursos que reciben de Europa. Con esta superioridad y la ayuda del dinero, podríamos convertir la guerra en una vigorosa ofensiva. Con respecto á nosotros, parece ser esto uno de los dos factores decisivos.»

En otra carta escrita á la misma persona, estando ésta en París, le decía con fecha 9 de Abril:

«Si Francia dilata enviarnos una ayuda poderosa y oportuna, en la situación crítica en que están nuestros asuntos, de nada nos servirá todo lo que después quiera hacer.... Porque ¿necesito entrar en detalles, cuando puede decirse, con una sola palabra, que estamos al fin de nuestro cautiverio y que ahora ó nunca es cuando nuestra libertad ha de venir? ¡Cuán fácil sería volver el mismo juego del enemigo en contra suya, si pudiera aunarse con el plan general de la guerra, la manera de sostener siempre, en estas aguas, una flota numéricamente superior, y que Francia nos pusiera en condiciones de obrar activamente adelantándonos dinero.»

Como se ve, pues, barcos y dinero era lo que formaba la base de sus clamores. En 23 de Mayo de 1781 escribía al Caballero de la Luzerne: «Yo no veo la manera de dar auxilio eficaz á los Estados del Sur y evitar los males que les amenazan, mientras seamos inferiores en fuerzas navales en estos mares.»

A medida que avanza la buena estación para emprender operaciones activas, sus demandas se hacen más apremiantes y frecuentes. En 1.° de Junio de 1781 escribía al Mayor General Greene, á propósito de las dificultades con que luchaba en la Carolina del Sur: «Nuestros asuntos han sido aten-

tamente considerados bajo todos los puntos de vista, y se ha determinado, finalmente, ejecutar una tentativa contra Nueva York, mejor que hacer una expedición al Sur, porque no contamos con dominio decidido de las comunicaciones marítimas para poder hacer esto último.»

En 8 de Junio á Jefferson: «Si fuese yo auxiliado en la forma que espero por los Estados vecinos, quedará reducido el enemigo, según creo, á la necesidad de llamar parte de las fuerzas del Sur para auxiliar á Nueva York. De lo contrario, correrá grandísimo peligro de ser arrojado de este punto, que es para él inapreciable; y si por un conjunto de circunstancias felices, tuviéramos la suerte de adquirir decidida superioridad naval, entonces su ruína sería inevitable..... Mientras seamos inferiores en el mar..... la prudencia dicta que se procure socorrer al punto expuesto (que entonces era el Sur), más que con el envío directo de refuerzos, con diversiones de fuerzas suscitadas en otras partes.»

En 13 de Junio á Rochambeau: «V. E. recordará que Nueva York fué el punto que consideramos como único objetivo practicable en las circunstancias actuales; pero, si pudiéramos asegurar la superioridad marítima, quizás encontraríamos otros objetivos más practicables é igualmente convenientes.»

Sobre el 15 de Agosto fué cuando se recibieron las cartas de De Grasse, anunciando la salida de su flota para Chesapeake y desde esta fecha se encuentra la correspondencia de Washington llena de activos preparativos para la campaña de Virginia, basada sobre la Escuadra tan largo tiempo esperada. El desaliento de De Grasse al saber que había sido reforzada la flota inglesa de Nueva York y su propósito de hacerse á la mar, dió margen á una carta apremiante de fecha 25 de Septiembre, que es demasiado larga para citarla; pero en cuanto pasó el peligro, vuelve á aparecer la confianza de Washington. Al día siguiente de la capitulación, escribía á De Grasse: «La rendición de York.... *cuyo honor co-*

rresponde á V. E., ha anticipado mucho (en tiempo) nuestros más ardientes deseos».

Después de esto, aboga por seguir las operaciones en el Sur, viendo que aun quedaba bastante tiempo antes de finalizar la buena estación, y continúa: «Anteriormente á la llegada de V. E., la superioridad naval con que contaban las fuerzas británicas, les daba sobre nosotros ventajas decisivas en el Sur, por la rapidez con que hacían el transporte de sus tropas y abastecimientos, mientras que nosotros, obligados como estábamos á ejecutar tremendas marchas por tierra para llevar nuestros socorros á los puntos necesitados, nos encontrábamos con que llegaban siempre tarde y eran costosísimos bajo todos los puntos de vista, circunstancias todas que nos reducían al caso de ser vencidos aisladamente. Pero ahora, de V. E. tan sólo depende terminar la guerra.» De Grasse no quiso dar oídos á esta petición, pero dió á entender que tenía intención de cooperar á la campaña que hubiera al año siguiente, cosa que Washington aceptó en seguida. «No necesito insistir cerca de V. E. para encarecerle la imprescindible necesidad que existe, de que la fuerza bajo su mando sea tal que pueda dar á V. E. un ascendiente absoluto en estos mares..... V. E. habrá observado que cualquiera que sean los esfuerzos que por tierra hagan los Ejércitos, la Marina ha de ser siempre la que dé el voto decisivo en la presente contienda.» Quince días después, ó sea el 15 de Noviembre, escribía á Lafayette, que estaba á punto de salir para Francia, lo siguiente:

«Como ha expresado usted deseos de conocer mi opinión respecto á las operaciones de la próxima campaña, le diré en dos palabras, sin entrar en razonamientos fastidiosos sobre el asunto, que dependerán, en absoluto, de la fuerza naval con que se cuente en estos mares y de la fecha de su llegada el año venidero. Ninguna fuerza terrestre puede actuar de manera decisiva, á no ser que se encuentre apoyada por la superioridad marítima.... Nadie ha dudado ni lo duda en la actualidad, que si el Conde De Grasse hubiese prestado su cooperación por dos meses más, se habrían destruído, con seguridad, todas las fuerzas británicas que hay en las Carolinas y la Georgia.»

Tal era, pues, la opinión que merecía el Poder Naval á un hombre tan venerado como el General en Jefe de los Ejércitos americanos, pudiendo verse también, por lo que antecede, la idea que tenía acerca de la influencia que dicho Poder había de ejercer en la contienda que con tanto acierto, habilidad y paciencia infinita dirigió en jefe, pasando por miles de peripecias y pruebas sin cuento, antes de alcanzar el glorioso término á que él supo conducirla.

Se observará que la causa americana se encontró en situaciones tan apuradas como las que acaban de relatarse, no obstante las grandes pérdidas que se reconocen sufrió el comercio británico bajo la acción de los cruceros aliados y corsarios americanos. Semejante hecho, y los escasos resultados obtenidos de la guerra, en general caracterizada, como se sabe, por el corso, demuestra bien palpablemente el efecto secundario y poco decisivo que tiene esta política, sobre los grandes resultados y consecuencias generales de una guerra.

CAPÍTULO XI

Guerra marítima en Europa, 1779-1782.

Hemos terminado el último capítulo con el relato de las opiniones de Washington, las cuales nos manifiestan de muchas maneras y en diversas épocas, el efecto que tuvo el Poder Naval en la lucha habida por la independencia americana. Si el espacio lo permitiera, podrían citarse aún otras opiniones, que no harían más que corroborar las anteriores, como sucede, por ejemplo, con las de Sir Henry Clinton, Comandante en Jefe de los Ejércitos ingleses [1].

En Europa, los resultados obtenidos estuvieron influenciados todavía más por dicho factor. En esta parte del Globo, los aliados tenían tres objetivos diferentes, frente á los cuales se mantuvo Inglaterra extrictamente á la defensiva. El primero de estos objetivos era Inglaterra misma, envolviendo esta invasión, como operación preliminar, la destrucción de la flota del Canal. Este proyecto no puede decirse llegara á intentarse con seriedad, si es que alguna vez se pensó en ello formalmente. El segundo proyecto era la toma de Gibraltar y el tercero la de Menorca. Este último fué el único que tuvo éxito feliz. Tres veces se vió Inglaterra amenazada por una Escuadra muy superior á la suya y tres veces se disipó la amenaza sin producir daño alguno. En tres ocasiones se vió también Gibraltar reducida á la última extremidad, siendo libertada por la destreza y fortuna de los marinos ingleses, á pesar de la desproporción enorme de fuerzas.

Tras la acción de Keppel frente á Ouessant, ningún nuevo

---

(1) El lector que tenga deseos de conocer las opiniones de Clinton, puede consultar sus cartas y notas en la obra titulada «Clinton-Cornwallis Controversy», escrita por B. F. Stevens.—Londres 1888.

encuentro general tuvo lugar entre las flotas adversarias en los mares de Europa, durante el año 1778 y primera mitad del 79. Mientras tanto, España era arrastrada á la ruptura contra Inglaterra y á una alianza activa con Francia. Declaró ella la guerra el 16 de Junio de 1779, pero ya desde el 12 de Abril existía un tratado firmado entre los dos Reinos borbones, por el que se comprometían á mantener una guerra activa contra Inglaterra. Según expresaban los términos de dicho tratado, se emprendería la invasión de la Gran Bretaña é Irlanda, se harían todos los esfuerzos posibles para que España recobrase Menorca, Pensacola y Mobile, y ambos Gobiernos se comprometían á no conceder paz, tregua ni suspensión de hostilidades, hasta tanto que no se consiguiera rescatar Gibraltar de manos del enemigo (1).

Se esperó á hacer la declaración de guerra hasta encontrarse listos para la lucha; pero el Gobierno inglés, prevenido por la tirantez de relaciones que mantenía con ambas Naciones, hubiera debido estar en guardia y preparado para impedir la unión de las dos flotas aliadas. Pero no sucedió así, pues antes de que fuese establecido un bloqueo efectivo de Brest, habían salido ya del puerto veintiocho navíos de línea, sin experimentar la menor oposición de parte del adversario (2), hecho que tuvo lugar el 3 de Junio de 1779, mandando la Escuadra de referencia, D' Orvilliers, que, como se sabe, había sido el contrincante de Keppel el año anterior. Esta flota se dirigió en demanda de las costas españolas, donde había de reunirse con los buques de esta Nación, pero hasta el 22 de Julio no se consignó el resultado expuesto, quedando en esta fecha unidos ambos contingentes.

(1) Bancroft: History of the United States, vol. X, pág. 191.

(2) Aunque los ingleses incurrieron aquí en la falta de no haberse aprovechado de su superioridad contra los franceses solos, (pues la flota inglesa del Canal contaba en esta ocasión con más de cuarenta navios de línea) el temor de que pudieran llegar los ingleses, á tiempo de impedir la unión proyectada de ambas flotas, produjo en los franceses la salida apresurada de Brest, sin tener aun sus barcos suficientemente tripulados, hecho que tuvo después consecuencias importantes sobre los resultados generales de la campaña. (Chevalier, pág. 159).

Transcurrieron así siete semanas preciosas, de verano, que no tuvieron el menor aprovechamiento; pero no fué esto sólo la pérdida. La Escuadra francesa tenía víveres nada más que para trece semanas y al reunirse esta Escuadra realmente formidable, compuesta de sesenta y seis navíos de línea y catorce fragatas, las provisiones no alcanzaban más que para cuarenta días, único tiempo laborable que tenía la flota ante sí. A más de esto, vinieron las enfermedades á diezmar las tripulaciones, y aunque fueron bastante afortunados para entrar en el Canal cuando los ingleses estaban aún en la mar, estos últimos, que apenas contaban con la mitad de fuerzas que sus adversarios, consiguieron deslizarse entre los mismos, llegando, al fin, á ponerse á salvo. A la debilidad propia de las coaliciones, se sumó la producida por una preparación insuficiente, de suerte que los resultados de esta campaña en que los franceses emplearon más de quince semanas [1] se redujo simplemente á la captura de

(1) Los detalles que existen respecto al mal arreglo y dirección dada á este enorme tropel de barcos, son tan numerosos, que harían confusa la narración y por eso se ponen en nota al pie del texto. En el apresuramiento de la flota francesa por salir á la mar, lo hizo faltándole unos 4.000 hombres en sus tripulaciones. Los españoles tardaron siete semanas en verificar la unión y cuando lo hicieron se encontraron con que nadie se había cuidado de arreglar un sistema común de señales para obrar de acuerdo las dos Naciones. Cinco días hermosos de verano se perdieron en remediar este olvido. Hasta siete días después de verificada la unión no pudo la flota salir para Inglaterra. No se tomó ninguna medida para reemplazar las provisiones consumidas por los franceses en las siete semanas que precedieron á la unión. Las órdenes originales dadas á D' Orvilliers decían que se había de verificar un desembarco en Portsmouth, ó bien tomar la isla de Wight, para lo cual se había reunido un gran Ejército sobre las costas de Normandía; pero conforme llegó la Escuadra al Canal, se cambiaron repentinamente las instrucciones y se dispuso que Falmouth fuese el punto indicado para el desembarco. Por estas fechas (16 de Agosto) estaba ya casi pasado el verano, de modo que si se tomaba á Falmouth, dicho puerto no ofrecería después refugio alguno á tan numerosa flota. Un temporal del Este podría echarla fuera del Canal. Por la misma época citada, las enfermedades se habían cebado en las dotaciones, reduciéndolas tanto que había muchos barcos que no podían maniobrar ni combatir. Había navío que teniendo 800 ó 1.000 hombres de dotación, sólo reunía de 300 á 500, por las causas indicadas. Así, pues, mientras que la mala administración acababa por un lado con el poder combatiente de la flota, el inconcebible error militar envuelto en el cambio de objetivo, pasando de pensar en tomar una rada accesible y segura, á tomar un puerto expuesto y de valor militar muy secundario, vino á completar el desastre, llevándose la única esperanza que había de obtener una base segura de operaciones, para aguantar en ella los me-

un navío de línea, apresado al enemigo y al pánico grande y natural que despertó la presencia de la Escuadra en las costas inglesas del Canal.

El motivo principal á que se debió esta falta de resultados prácticos, consistió en la mala preparación de España; por más que el Gobierno francés tampoco supo, por su parte, hacer frente á las necesidades apremiantes de su flota; lo cual como de costumbre, recayó desde luego sobre el inocente Almirante D' Orvilliers. Este valiente Oficial, tan completo como poco afortunado, cuyo hijo único (Teniente de Navío) había muerto de la peste que asoló á la Escuadra aliada, no pudo soportar el ódio general de sus conciudadanos, y con ideas profundamente religiosas que le impedían refugiarse en el suicidio, como Villeneuve hizo después de Trafalgar, dimitió el mando y se retiró á un convento.

Tras ésto vino el año 1780, de interés muy escaso bajo el punto de vista marítimo, centralizándose, el poco que hubo, en las plazas de Cádiz y Gibraltar. Esta fortaleza la sitió España en cuanto estalló la guerra, y aunque resistía con éxito el ataque directo, el aprovisionamiento de víveres y municiones preocupaba mucho á Inglaterra, pues envolvía tanta dificultad como peligro. Con el propósito de llevar auxilios, salió Rodney el 29 de Diciembre de 1779, llevando bajo su mando veinte navíos de línea y un gran convoy con refuerzos, que habían de repartirse entre Gibraltar, Menorca y las Antillas. La parte destinada á este último punto, salió para su destino el 7 de Enero al cuidado de cuatro fragatas, y á la mañana siguiente de haber sido despachada esta División, se encontró el grueso de la flota con una Escuadra española compuesta de siete buques de guerra y dieciseis mercantes cargados de víveres y pertrechos. Atacáronla, apre-

---

ses de otoño é invierno. En esta época no tenía Francia puerto alguno de primera clase en el Canal, de suerte que cualquier temporal violento que hubiera venido del Oeste—tan frecuentes en el otoño é invierno—habría arrojado á la Escuadra aliada al mar del Norte.

sando los buques, de los cuales llevaron á Gibraltar doce cargados de provisiones.

Una semana después de este suceso, ó sea el 16 de Enero, se avistó á la una de la tarde, por el SE., una flota española, compuesta de once navíos de línea, los cuales se conservaron en su sitio suponiendo que los barcos que se le acercaban eran tan sólo buques cargados de pertrechos para Gibraltar, sin escolta alguna importante. Este desdichado error, que fué reconocido cuando ya era demasiado tarde para escapar, se debió á la imprevisión, aun más desdichada, de no haber desplegado las fragatas exploradoras. Cuando el Almirante español D. Juan de Lángara reconoció su equivocación, intentó huir, pero los buques ingleses eran más rápidos que los españoles por estar forrados de cobre; de modo que al ordenar Rodney la «caza general», consiguió alcanzar al enemigo, colocándose entre ellos y el puerto, á pesar de ser una noche tempestuosa en que soplaba el viento con violencia y de tener á sotavento una costa llena de bajos peligrosos. Los españoles quedaron, pues, sin retirada posible y Rodney consiguió, como resultado de la empresa, apresar la capitana y seis navíos más, todos de línea, volando otro. El tiempo continuó muy tempestuoso, por lo que una de las presas naufragó y otra se vió forzada á entrar en Cádiz; varios navíos ingleses corrieron también gran peligro, pero al fin escaparon con felicidad y pocos días después entraba toda la fuerza en el puerto de Gibraltar. Se despachó en seguida el convoy para Menorca y en cuanto volvieron los buques de guerra que habían ido escoltándolo, salió Rodney para las Antillas el 13 de Febrero, llevando consigo cuatro navíos de línea. El resto de sus fuerzas volvió á Inglaterra, conduciendo las presas al mando del Almirante Digby.

Por este tiempo, el estado de los partidos políticos de Inglaterra era tal que, combinado con la inferioridad inevitable en que se veía la flota del Canal, hacía muy difícil encontrar un Almirante que voluntariamente quisiera aceptar el

mando en Jefe de la referida fuerza. Un Oficial distinguidísimo, Barrington—el vencedor de Santa Lucía—rehusó el primer lugar, si bien dijo que estaba dispuesto á servir como segundo de esa Escuadra, aunque fuera á las órdenes de un Oficial más moderno (1).

La flota aliada, en número de treinta y seis navíos de línea, estaba reunida en Cádiz; pero, sin embargo, sus servicios se limitaron á cruceros sobre la costa portuguesa y á excepción del apresamiento completo de un convoy que iba hacia la India y Antillas cargado con grandes repuestos militares, nada hicieron verdaderamente importante. La entrada en Cádiz de sesenta presas inglesas con cerca de 3.000 prisioneros, fué en España motivo de gran regocijo. Sobre el 24 de Octubre llegó al mismo puerto la Escuadra de De Guichen, compuesta de diecinueve navíos de línea, que venían de medirse con Rodney, en las Antillas, pero á pesar de haberse reunido entonces en Cádiz fuerza tan considerable, nada hicieron que valga la pena de mencionarse. Los buques franceses volvieron á Brest en Enero de 1781.

La guerra de 1780, aunque tan improductiva en Europa en resultados militares de consideración, dió origen á un suceso que no puede pasarse en absoluto por alto, en ninguna historia que trate del Poder Naval. Nos referimos á la Neutralidad Armada, á cuya cabeza se puso Rusia en unión de Suecia y Dinamarca. La pretensión de Inglaterra de apoderarse de las mercancías enemigas llevadas en buques neutros, causaba grandísimos perjuicios á las Potencias neutrales, especialmente á las del Báltico y á Holanda, en cuyas manos había venido á parar por la guerra, gran parte de la industria de transportes que se verificaban en Europa, de la cual participaban también los Países Bajos austriacos.

Al mismo tiempo, del Báltico era de donde salían los repuestos navales y granos que con más empeño é interés que-

(1) Vida del Almirante Keppel: vol. II, págs. 72-346-403. —Véase también á Barrow, vida de Lord Howe, págs. 123-126.

ría Inglaterra quitarle á sus enemigos, y todo esto fué lo que dió margen á las declaraciones que en número de cuatro redactó, al fin, Rusia primeramente, siendo firmadas después por Suecia y Dinamarca. Las referidas declaraciones comprendían los extremos siguientes:

1.° Que los buques neutrales tenían derecho á entrar y salir no sólo en los puertos no bloqueados, sino también de un puerto á otro de una Nación beligerante: ó en otros términos, que podían hacer el comercio de cabotaje del beligerante.

2.° Que la propiedad perteneciente á los súbditos de una Potencia beligerante estaría á salvo á bordo de los buques neutrales. Este es el mismo principio que se expresa hoy familiarmente en la máxima tan conocida: *El pabellón cubre la mercancía.*

3.° Que ninguna clase de artículos es contrabando, excepto armas, equipos y municiones de guerra. Esto excluía los materiales de construcción y los víveres, á menos que perteneciesen á un Gobierno beligerante.

4.° Los bloqueos, para ser respetados, deben hacerse efectivos, manteniendo estacionada una fuerza naval adecuada en las proximidades del puerto bloqueado.

Las partes contratantes eran neutrales en la guerra entonces existente; pero como se obligaban á mantener la observación de estos principios, por medio de una flota combinada compuesta de un mínimun de navíos de línea fijado de antemano, de aquí que el convenio recibiese el nombre de Neutralidad Armada. La discusión de la conveniencia y fundamento de estas diferentes declaraciones pertenece al Derecho Internacional, pero es evidente que ningún gran Estado marítimo que ocupe una situación análoga á la que tenía Inglaterra en aquella época, ha de querer admitir como asunto de derecho absoluto las cláusulas primera y tercera anteriormente citadas. La política únicamente es lo que pudo inducirla á hacerlo así. Sin declararse abiertamente en con-

tra de las cláusulas anteriores, tanto el Rey como el Gobierno decidieron no hacerles caso, conducta cuyo principio fué sostenido aún por los miembros más eminentes de la oposición, que tan encarnizada era en aquellos días. La indecisa actitud de las Provincias Unidas, dividida, como en los días de Luis XIV, entre los partidarios de Inglaterra y Francia, á pesar de haber mantenido una alianza de un siglo con la primera Nación citada, fué asunto que atrajo especialmente la atención de Inglaterra. Las Provincias habían sido invitadas para unirse á la Neutralidad Armada, y aunque se manifestaban indecisas, la mayoría estaba, sin embargo, en favor de la misma. Había habido ya el caso de un Oficial inglés que, en el desempeño de su cometido, fué tan allá que llegó hasta hacer fuego sobre un buque de guerra holandés, que resistió fueran visitados los buques mercantes de un convoy bajo su custodia; acto que, con razón ó sin ella, produjo que la generalidad de los holandeses se irritase mucho contra Inglaterra.

Esta última Nación determinó declarar la guerra á las Provincias, si se adherían, al fin, á la coalición de los neutrales, y el 16 de Diciembre de 1780 recibía el Gobierno inglés información de que los Estados generales habían resuelto firmar, sin dilación, las declaraciones de la Neutralidad Armada. En el acto se mandaron órdenes á Rodney para que se apoderase de las posesiones holandesas de la América del Sur y de las Antillas, enviando órdenes similares á la India, al mismo tiempo que se llamaba al Embajador en el Haya, previniéndole se retirara de su puesto. Cuatro días después de todo esto, Inglaterra declaraba la guerra á su nuevo adversario; de modo que el efecto principal que tuvo la Neutralidad Armada sobre la guerra ya existente, fué añadir las colonias y comercio de Holanda á la presa de los cruceros ingleses.

El enemigo que se sumaba valía bien poco para la Gran Bretaña, que por su posición geográfica mantenía un bloqueo

efectivo sobre sus fuerzas, impidiendo que las flotas holandesas pudieran unirse á las de sus otros enemigos. De esta suerte sucedió que las posesiones holandesas tuvieron que rendirse en todas partes, excepto en aquellas donde los franceses las salvaron y sostuvieron, mientras que en el mar del Norte tenía lugar entre ambos adversarios, ingleses y holandeses, un combate sangriento, aunque sin interés alguno instructivo, dado en el mes de Agosto de 1781, único hecho de armas distinguido que vino á ilustrar el antiguo valor y obstinación de los holandeses.

El año 1781, decisivo en la cuestión de la independencia de los Estados Unidos, se señaló en los mares de Europa por imponentes movimientos que ejecutaron grandes flotas, con resultados muy exiguos. A fines de Marzo salió De Grasse de Brest con veintiseis navíos de línea. El 29 del mismo mes destacó él cinco navíos al mando de Suffren, que se dirigieron á la India, continuando De Grasse hacia América para contribuir al éxito de Yorktown y terminar con un desastre en las Antillas. El 23 de Junio salió De Guichen, de Brest para Cádiz, con dieciocho navíos de línea que habían de unirse á treinta navíos españoles. Esta poderosa fuerza salió el 22 de Julio para el Mediterráneo, desembarcando en Menorca 14.000 hombres de tropa, después de lo cual se dirigió hacia el Canal de la Mancha.

Los ingleses tuvieron este año que hacer frente primeramente al peligro que amenazaba á Gibraltar. Esta fortaleza estaba sitiada, como sabemos, y no recibía abastecimiento alguno desde la visita de Rodney, en Enero del año anterior, por lo cual se encontraba ahora en la necesidad más aflictiva; las provisiones eran escasísimas y malas, la galleta estaba toda llena de gorgojo y la carne podrida. En medio de los horrores y confusión producidos por uno de los sitios más largos y angustiosos que registra la Historia, los sufrimientos de los combatientes se vieron aumentados por la presencia de numerosos habitantes pacíficos, entre los cuales se encon-

traban las familias y mujeres de los Oficiales y soldados. Una gran flota de veintiocho navíos de línea salió de Portsmouth el 13 de Marzo, convoyando trescientos buques mercantes que se dirigían á la India y Antillas, más noventa y siete transportes cargados de víveres con destino al Peñón. Una dilación habida sobre las costas de Irlanda impidió que se encontrasen con De Grasse, que salió nueve días después.

Al llegar á la altura del Cabo San Vicente no encontraron enemigo alguno y cuando pasaron por Cádiz y miraron dentro del puerto, vieron á la gran flota española que estaba fondeada en el mismo. El enemigo no hizo movimiento alguno para oponerse á los ingleses, de suerte que el Almirante Derby pudo llevar sin obstáculos los socorros destinados á Gibraltar, á donde llegó el 12 de Abril del año que consideramos. Mientras tanto, Derby, al igual de De Grasse, destacaba para la India una pequeña Escuadra, destinada á batirse antes de poco tiempo con Suffren. La inacción de la flota española, dado el afán que tenía su Gobierno por recuperar á Gibraltar, y su número igual, por no decir superior, al de los enemigos, demuestra la escasa confianza que el Almirante español tenía en sí mismo ó en sus subordinados. Derby, tan pronto como hubo salvado la situación de Gibraltar y Menorca, volvió al Canal de la Mancha en Mayo.

A la llegada de la flota combinada al Canal, verificada en Agosto siguiente, se retiró Derby con su Escuadra, fondeando en Torbay. Llevaba consigo tan sólo treinta navíos que poder oponer á cerca de cincuenta que poseían los aliados. De Guichen, cuya prudencia en el combate con Rodney ha sido ya referida, mandaba en Jefe esta Escuadra y quería ahora combatir; pero la opinión casi unánime de los españoles, apoyada por algunos de sus mismos Oficiales, hizo prevaleciera la opinión contraria en la Junta de guerra que hubo [1], por lo que la gran coaliación borbónica retro-

(1) Beatson relata con todos sus detalles (vol. V, pág. 395) el debate habido en la Junta de guerra de los aliados. Las indecisiones habituales en estas Juntas, fren-

cedió una vez más confundida por su propia discordia y la unidad de su enemigo. Gibraltar salvada, Inglaterra intacta: he aquí los resultados que tuvieron estas gigantescas reuniones que apenas pueden llamarse esfuerzos, puesto que nada hicieron. Un desastre humillante para los aliados vino á cerrar el año. De Guichen había salido de Brest con diecisiete navíos de línea para proteger un gran convoy de buques mercantes y transportes cargados de material de guerra. Se mandó en su persecución una flota de doce navíos ingleses al mando del Almirante Kempenfeldt, Oficial de grandes dotes profesionales; mas no es á su talento á lo que él debe la inmortalidad que la poesía concedió después á su trágica muerte. El encuentro con los franceses tuvo lugar 150 millas al Oeste de Ouessant, consiguiendo los ingleses copar parte del convoy á pesar de su inferioridad numérica (1). Pocos días después de todo esto, hubo un temporal que dispersó á la flota francesa, y tan sólo dos navíos y cinco buques mercantes de los que componían aquel gran convoy de 150 barcos, fueron los que pudieron llegar á las Antillas.

---

te á las dificultades de la situación, se aumentaron, esta vez, con el error de considerar el corso como procedimiento decisivo para hacer la guerra. M. de Beausset opinaba que «las flotas aliadas deberían dedicar toda su atención á este objetivo grande y asequible, ocupándose en interceptar el paso á las flotas que venían de las Antillas hacia Inglaterra. Esta medida—según él—dificilmente podría dejar de tener éxito, puesto que los aliados eran dueños del mar y sería para Inglaterra un golpe tan fatal que apenas podría repararlo en el curso total de la guerra.» La narración francesa de Lapeyrouse-Bonfils, es, próximamente, la misma en esencia. Chevalier, que no da ningún detalle, hace, con buen juicio, la observación siguiente: «La campaña verificada por la flota aliada, era de naturaleza tal, que no hizo más que perjudicar la reputación de Francia y España. Ambas Potencias hicieron una gran ostentación de fuerzas que para nada sirvió.» El comercio inglés apenas sufrió daño alguno. De Guichen escribía á su Patria diciendo: «Vuelvo de una campaña fatigosa y poco gloriosa.»

(1) Esta desgracia de los franceses se debió en gran parte á mal arreglo y dirección de De Guichen, no obstante ser este Jefe, de ordinario, un Almirante hábil y cuidadoso. Cuando Kempenfeldt cayó sobre él, todos los buques de guerra franceses estaban á sotavento del convoy, y los ingleses á barlovento del mismo. Los primeros no pudieron, pues, interponerse á tiempo de salvar el convoy y la única alternativa que quedaba á éste de arribar hasta colocarse á sotavento de su escolta para cubrirse con ella, no pudo realizarse más que en parte, por ser muy crecido el número de buques mercantes que constituían el convoy.

El año 1782 empezó para los ingleses con la pérdida de Mahón, que se rindió el 5 de Febrero tras seis meses de sitio. La rendición se impuso por los estragos que venía causando el escorbuto á causa de la carencia de vejetales y la necesidad de vivir confinados en el aire viciado de las casamatas y fortalezas, en razón al mortífero fuego del enemigo. La víspera de la rendición, los puestos que necesariamente había que cubrir con centinelas y otros servicios sumaban 415 y sólo había para ocuparlos 660 hombres útiles; de modo que no había relevo ni descanso posible para ellos.

Las flotas aliadas se reunieron este año en Cádiz, subiendo la cifra total á cuarenta navíos de línea. Se esperaba que esta fuerza se aumentaría con el contingente holandés; pero salió de Inglaterra una Escuadra al mando de Lord Howe, que obligó á aquellos buques á meterse de nuevo en sus puertos. No parece se intentara, en realidad, empresa alguna seria contra las costas de Inglaterra, no obstante haber estado los aliados cruzando sobre la entrada del Canal de la Mancha y en el Golfo de Vizcaya durante los meses de verano. Su presencia daba suguridad completa, en la partida y llegada de los buques mercantes que se dirigían á la Metrópoli ó al exterior y al mismo tiempo amenazaban al comercio inglés; á pesar de lo cual, Howe, con veintidos navíos, consiguió, no solamente mantenerse en la mar evitando los encuentros, sino llevar también la flota de Jamaica á puerto seguro. Los perjuicios y daños sufridos tanto por el comercio cuanto por los transportes militares, hechos por mar, puede decirse que fueron casi iguales por ambas partes, y el honor por el buen uso y éxito del Poder Naval corresponde, por lo tanto, á la parte más débil.

Una vez ejecutadas las órdenes que tenían para la campaña de verano, la flota combinada volvió á Cádiz. El 10 de Septiembre salieron de nuevo para Algeciras, situada frente á Gibraltar, donde se iba á efectuar un gran ataque, combinado por mar y tierra, con el cual se esperaba obtener la

rendición de esta plaza, llave del Mediterráneo. Con los buques que había ya allí, la flota total ascendía á unos cincuenta navíos de línea. Los detalles de este poderoso ataque apenas conciernen á nuestro tema, á pesar de lo cual no pueden pasarse por alto, aunque no sea más que para llamar la atención acerca del interés que el asunto presenta.

El sitio que, después de una duración de tres años, tocaba ahora á su fin, había sido fecundo en hechos de armas brillantes, como también en otros que, si bien menos notables, acusaban pruebas terribles de firmeza y sufrimiento por parte de la guarnición. Hasta qué punto hubieran podido mantenerse estos soldados, es cosa que no puede decirse, viendo el éxito con que el Poder Naval de Inglaterra conseguía desafiar los esfuerzos que hacían los aliados para cortar las comunicaciones de la fortaleza; pero á la vista parecía cierto, que si la plaza no se sometía esta vez ante fuerza tan superior, no se sometería nunca, máxime cuando el aniquilamiento creciente de los beligerantes predecía el próximo fin de la guerra. En consecuencia, España multiplicaba sus preparativos, recurriendo á toda clase de inventos de guerra, mientras que la noticia de todo y la proximidad de la contienda decisiva atraía al teatro de la guerra voluntarios y hombres eminentes de los demás países de Europa. La venida de dos Príncipes borbones, vino á agregar mayor interés al que tenía ya en sí el drama que se avecinaba. Al Rey mismo, se le había rogado que viniese á realzar con su presencia la escena de la sublime catástrofe; porque los sitiadores, en su confianza inquebrantable por el éxito, habían determinado que la conclusión de todo fuera satisfactoria con la misma seguridad que si se tratara del drama representado en un teatro.

El istmo que une el Peñón al resto de la tierra firme, estaba cubierto de fortificaciones en que había montadas unas trescientas piezas de artillería; pero los asaltantes tenían fundada principalmente su confianza sobre diez baterías flo-

tantes ideadas y construídas con todo esmero para estar á prueba de bomba y fuego. Cada una llevaba montados ciento cincuenta y cuatro cañones de grueso calibre, y debían fondearse cerca de las fortificaciones, según una línea N/S que se extendía por el frente Oeste de las mismas á unas 900 yardas de distancia. Habían de ser apoyadas estas baterías por cuarenta cañoneros y otros muchos barcos portabombas y por último los esfuerzos de los navíos de línea habían de dirigirse principalmente á proteger el ataque y distraer la guarnición. Doce mil soldados franceses vinieron á reforzar las filas españolas para el gran asalto que debía verificarse cuando ya el bombardeo hubiese causado suficientes bajas y desmoralización en los defensores. Por esta época, ascendían éstos á 7.000, mientras que sus adversarios del lado de tierra sumaban en total 33.000 hombres.

El acto final comenzó por iniciativa de los ingleses. A las siete de la mañana del 8 de Septiembre de 1782, el Comandante General de la plaza, Elliot, abrió un fuego vivo y certero sobre las fortificaciones del istmo. Habiendo conseguido su propósito, cesó en él; pero el enemigo recogió el guante á la próxima mañana y durante cuatro días consecutivos estuvo haciendo sobre la plaza un fuego tan tenaz, que las baterías del istmo solamente dispararon 6.500 balas de cañón y 1.100 bombas cada veinticuatro horas. Así, pues, se aproximaba la gran escena final del 13 de Septiembre. A las siete de la mañana de este día, las diez baterías flotantes largaron sus amarras y desde el fondo de la bahía en que se encontraban se dirigieron á ocupar su puesto, fondeando en él entre nueve y diez de la mañana, en cuya hora comenzó en seguida el fuego general, al que los sitiados contestaron con igual furia. Durante algunas horas pareció que las baterías flotantes justificaban las esperanzas que se habían cifrado en ellas, porque los tiros disparados con proyectil ordinario los despedían ó se hundían en sus costados, sin conseguir penetrarlos, y los aparatos automáticos para la extin-

ción de incendios funcionaban según estaba previsto, haciendo inútiles las balas rojas que les lanzaban.

Sin embargo, cerca de las dos de la tarde se vió que de la capitana de las baterías salía humo, y aunque se consiguió dominar el incendio durante algún tiempo, continuó, á pesar de todo, ganando terreno. La misma desgracia acaeció á las otras, y por la noche, el fuego de los sitiados alcanzó gran ventaja sobre sus sitiadores, tanto que á eso de la una de la mañana tenían ya incendiadas y en llamas la mayor parte de las baterías flotantes. Su apuro se aumentó con la moniobra ejecutada por el Oficial de Marina inglés que mandaba los cañoneros disponibles, pues estando en esta situación, se colocó flanqueando la línea de las baterías flotantes españolas y las batió de enfilada del modo más efectivo; servicio que los cañoneros españoles debieron haber impedido. Finalmente: de las diez baterías, nueve fueron voladas en sus fondeaderos, con pérdidas que se estiman en 1.500 hombres, sin contar 400 más que fueron salvados en medio del fuego por los marineros ingleses. La décima fué abordada y quemada por botes ingleses y con el fracaso de las baterías flotantes perecieron todas las esperanzas de los asaltantes.

No quedaba ya más recurso que tratar de sitiar por hambre á la guarnición y á este objeto tendieron ahora los esfuerzos de las Escuadras aliadas, porque se sabía que Lord Howe estaba en camino para Gibraltar con una gran flota compuesta de treinta y cuatro navíos de línea y muchos transportes cargados de abastecimientos. El 10 de Octubre se levantó un temporal que causó muchas averías á la flota combinada, arrojando á un navío contra la costa, frente á las baterías de Gibraltar, donde no tuvo más remedio que rendirse. Al siguiente día se avistó la fuerza de Howe, habiéndosele presentado á los transportes una preciosa coyuntura para tomar el fondeadero. Sin embargo, todos menos cuatro, la desperdiciaron por descuido, y el resto, acompañado siem-

pre por los buques de guerra, fueron arrojados hacia el Este entrando en el Mediterráneo. Los aliados les siguieron desde el día 13, pero á pesar de estar colocados entre el puerto y la fuerza salvadora y no tener el cuidado del convoy, como sucedía á sus adversarios, se dieron tan malas trazas que dejaron escapar á los transportes, los cuales, con muy contadas excepciones, consiguieron escabullirse y fondear con seguridad, en el puerto de su destino, habiéndose desembarcado, sin molestia alguna, no sólo las provisiones y municiones que llevaban estos barcos, sino hasta los cuerpos de tropas que transportaban los buques de guerra. El 19 repasó la flota inglesa el Estrecho con viento del Este, habiendo llenado plenamente su misión en una semana y dejado á Gibraltar en situación de resistir durante un año más en lo tocante á víveres y repuestos de todas clases.

La flota aliada los persiguió y el 20 tuvo lugar una acción á gran distancia, en la que los aliados ocuparon el barlovento, pero no hicieron fuerza alguna para traer el empeño á un combate más estrecho. El número de barcos que tomaron parte en este magnífico espectáculo, escena final del gran drama jugado en Europa, (*la piececita*, por decirlo así, con que terminó la satisfactoria defensa de Gibraltar) fueron ochenta y tres navíos de línea. Cuarenta y nueve de los aliados, treinta y cuatro de los ingleses. De los primeros tan sólo treinta y tres entraron en acción, pero si los menos veleros hubieran podido tomar parte en ella, provocando así un encuentro general, Lord Howe habría hecho bien, probablemente, rehusándola en tanto cuanto de él hubiera dependido evitar esta prueba que los aliados no se esforzaron mucho por llegar á conseguir.

Tales fueron los resultados de esta gran contienda en los mares europeos, donde los aliados hicieron esfuerzos gigantescos en apariencia, pero débiles en conjunto y ejecución. Por lo que respecta á Inglaterra, que resultaba con tan gran inferioridad numérica, sus esfuerzos se señalaron por la

energía de sus resoluciones, elevado valor y hábitos de mar; mas en lo referente á las concepciones militares del Gobierno ó á la *dirección de gabinete* de sus fuerzas de mar, debe decirse que apenas fueron dignas de la capacidad y desinterés de sus marinos. La desproporción de fuerzas—con ser mucha—no fué, en realidad, tan grande como aparece por los datos que dan las listas de cañones y buques; y así como en vigor son escusables las vacilaciones que Inglaterra tuvo en un principio, en cambio los años que los aliados pasaron en la indecisión é inacción debieron delatar ante sus ojos la debilidad de la coalición.

La repugnancia de los franceses á exponer sus barcos, demostrada tan patentemente por D' Estaing, De Grasse y De Guichen, unida á la indolencia y poco valor de los españoles, debería haber alentado á Inglaterra á proseguir su vieja política tradicional de perseguir las fuerzas organizadas del enemigo á flote. Como hecho positivo y corriente, originado quizás por las necesidades del caso, sucedía que la apertura de todas las campañas cogía á los enemigos separados. Los españoles en Cádiz y los franceses en Brest [1].

Inglaterra debió hacer todo lo posible para bloquear á estos últimos con fuerzas superiores antes de su salida; con lo cual habría cortado de raiz la fuente principal que alimentaba la Armada de los aliados; y sabiendo, como sabía perfectamente, el sitio en que se encontraba la Escuadra fran-

(1) «En la primavera de 1780, el Almirantazgo inglés había reunido en los puertos del Canal cuarenta y cinco navios de línea. La Escuadra de Brest estaba reducida á doce ó quince.... Para agradar á España, dispusieron los franceses que veinte de sus navios de línea fueran á Cádiz para ponerse á las órdenes del Almirante Córdova. Las consecuencias de esta disposición fueron: que los ingleses, con su flota del Canal, mantuvieran en jaque á las fuerzas que nosotros teníamos en Brest y Cádiz, y que los cruceros del enemigo atravesaran libremente el espacio existente entre Cabo Lizard y el Estrecho de Gibraltar.» (Chevalier, pág. 202).

En 1781 «el Gabinete de Versalles llamó la atención de Holanda y España acerca de la necesidad de reunir en Brest una flota bastante fuerte para imponerse á los buques que la Gran Bretaña mantenía en el Canal. Los holandeses se quedaron en Texel y los españoles no salieron de Cádiz. De este estado de cosas resultó que los ingleses con cuarenta navios de línea bloquearon á setenta que formaban la suma perteneciente á las Potencias aliadas.» (pág. 265).

cesa, debería haber evitado esta incertidumbre que tenía sobre sus designios, pues desde el momento que el enemigo ganase el mar libre, paralizaba sus propios movimientos. Delante de Brest, estaba ella interpuesta entre los aliados; sus exploradores la habrían informado de la aproximación de los españoles, bastante antes que los franceses lo hubieran podido saber, y por último, habría retenido en sus manos la facultad de dirigir aisladamente contra cada uno de ellos mayor número de buques ó aquellos que individualmente fuesen más poderosos, obrando en todo según le conviniera. El viento que favorecía á los españoles para su venida, era el mismo que confinaba á sus aliados en el puerto. El ejemplo más palpable de la falta cometida por Inglaterra, en este particular, nos lo da la salida que se le permitió hacer á De Grasse, sin molestia alguna, en Marzo de 1781, porque en esa fecha había salido de Portsmouth una Escuadra inglesa, nueve días antes que él, y, sin embargo, el Almirantazgo la detuvo en la costa de Irlanda (1).

Posteriormente, al final de este mismo año se envió á Kempenfeldt para que detuviera á De Guichen; el primero salió con una fuerza inferior á la del segundo y entre tanto quedaban en Inglaterra buques suficientes para hacer que hubiese cambiado la desproporción numérica de fuerzas existente entre ambos adversarios. Varios de los buques que acompañaron después á Rodney á las Antillas, estaban ya listos cuando salió Kempenfeldt, y sin embargo, no se asociaron á esta empresa que tan de cerca afectaba á los objetivos

(1) «Fué una cuestión muy debatida en el Parlamento y fuera de él, si debería ó no haber sido el objeto principal de la flota británica al mando del Almirante Darby oponerse á todo trance á la del Conde De Grasse en vez de perder el tiempo yendo á Irlanda, con lo cual pasó la oportunidad de hacerlo. La derrota de la flota francesa hubiera desconcertado, sin duda alguna, todos los planes que el enemigo tenía formado sobre la India y Antillas, habría sido la garantía de seguridad para las Antillas inglesas, el Cabo de Buena Esperanza habría tenido de necesidad que caer en manos de la Gran Bretaña y la campaña de la América del Norte podría haber tenido un término muy diferente.» (Beatson's Memoirs, vol. V, pág. 341, en donde también se manifiestan los argumentos contrarios á los expuestos.)

de la campaña de Rodney. Las dos fuerzas unidas habrían dado buena cuenta de los diecisiete buques de De Guichen y de su rico convoy.

Gibraltar fué, verdaderamente, una carga muy pesada para las operaciones inglesas; pero el instinto nacional, que tan apegado estaba á ella, tenía razón en ser así. La falta de la política inglesa estuvo en querer conservar tantas otras posiciones terrestres, con lo que descuidaba, sin darse cuenta, la rapidez de concentración necesaria para caer sobre cualquier División de las flotas aliadas. La clave de la situación estaba en el Océano, y, por lo tanto, una gran victoria allí habría resuelto todos los demás puntos pendientes. Pero no era posible tratar de ganar ninguna gran victoria mientras se quisiera hacer ostentación de fuerzas en todas partes (1). El Norte América fué una carga aun más pesada que la examinada anteriormente y aquí no hay duda que el sentimiento nacional estuvo ciertamente equivocado, manteniéndose la lucha por orgullo y no porque así conviniera ni lo aconsejara una sabia conducta. Fueran las que fueran las simpatías con que los individuos y clases de las Naciones aliadas miraran la causa americana, los Gobiernos de dichas Naciones consideraron la rebelión no más que como un accidente que venía á debilitar las fuerzas de la Gran Bretaña. Las operaciones que hubiese en el continente americano dependían, como se ha visto, del dominio del mar; y para mantener éste, se necesitaba distraer grandes Divisiones de buques ingleses que se restaban en la contienda pendiente con Francia y España. Si por medio de una guerra con éxito, hubiera podido conseguirse que América volviera á ser de nuevo lo que fué en un tiempo, á saber: una dependencia adicta y fiel de la Gran Bretaña, al par que base sólida para

(1) Uno de los errores que con más frecuencia se cometen y que más se oponen á los sanos principios de la guerra, es querer cubrir una inmensa frontera con una débil línea de tropas que resultan insuficientes en todas partes. Los clamoreos del comercio é intereses locales, hacen que sean los Gobiernos populares los que con más facilidad incurren en esta equivocación.

su Poder Naval, entonces el asunto habría sido digno de que se hicieran por él sacrificios mucho mayores; pero esto se había hecho ya imposible. Mas á pesar de haber perdido Inglaterra, por sus equivocaciones, el afecto de los colonos y con él una ayuda que le habría asegurado la tranquila posesión de los puertos y costas americanas, quedaban aún á la madre Patria en aquellos mares, puntos como Halifax, las Bermudas y las Antillas, que eran de por sí Estaciones militares bastante fuertes, inferiores tan sólo como bases navales, á aquellos puertos fortificados que estando rodeados por una comarca amiga, contaran con amplios recursos y numerosa población.

El abandono de la contienda en Norte América habría dado á Inglaterra mucha más fuerza contra los aliados. Por el contrario, con la política seguida, las importantes Divisiones navales destacadas en aquellos parages, estaban siempre expuestas á encontrarse en presencia de Escuadras superiores, bastando para esto que el enemigo ejecutara un movimiento inesperado por mar, como sucedió en los años 1778 y 1781.

Siendo evidente que ninguna sujeción militar habría podido hacer que el Norte América volviera á su antigua lealtad, hubiera debido abandonarse este punto por completo, dándolo como cosa totalmente perdida, á cuya medida debería haber acompañado la evacuación de todos los puestos que sin añadir nada á su fuerza, pudieran impedir la concentración. La mayor parte de las Antillas estaban en ese caso, puesto que la posesión decisiva de ellas dependía de la suerte que tuviera la campaña naval. No deberían haberse dotado con guarniciones más puntos que las Barbadas, Santa Lucía, Gibraltar y quizás Mahón, pues de esta suerte habría sido posible mantener dichas plazas de un modo efectivo hasta quedar decidido el imperio de los mares. A su ocupación hubiera podido agregarse la de una ó dos posiciones vitales en América, tales como Nueva York y Charleston, que deberían haberse retenido, tan sólo hasta que se hubieren dado

las garantías que Inglaterra tenía derecho á exigir en favor de los colonos que habían permanecido fieles á su causa.

Habiéndose desembarazado así de toda carga inútil, debería haberse procedido á efectuar la concentración rápida con objeto de tomar la ofensiva. Sesenta navíos de línea en las costas de Europa, mitad puestos frente á Cádiz y la otra mitad frente á Brest, con una reserva en los puertos ingleses, lista para reemplazar con ella á los buques averiados, habría sido un plan que no hubiera exigido muchas más fuerzas de lo que representaba el contingente total de la Marina inglesa. Por otra parte, estas flotas no habrían tenido que combatir, pudiendo asegurar esto, no sólo nosotros, que tenemos hoy toda la Historia ante nuestros ojos, sino cualquiera que hubiese seguido con atención las tácticas seguidas por D' Estaing, De Guichen y posteriormente por De Grasse. Ahora bien; si lo que anteriormente hemos dicho se hubiese creído inconveniente por la dispersión de fuerzas que originaba, se hubiera podido entonces situar cuarenta buques frente á Brest, dejando el mar libre para que en él se midieran la flota española con el resto de la inglesa, cuando hubiera tratado de decidirse la cuestión pendiente acerca de la posesión de Gibraltar y Mahón. Sabiendo, como nosotros sabemos, el grado de eficiencia de ambas Marinas, apenas si puede dudarse cuál habría sido el resultado; y así, en vez de haber sido Gibraltar una carga, como lo fué frecuentemente, se habría convertido hasta en elemento de fuerza, como lo es ya hoy desde aquellos días.

La conclusión es siempre la misma. Sean los que sean los factores que puedan influir en el resultado de las luchas que haya entre Estados continentales vecinos, cuando surge la cuestión de dominio sobre regiones distantes políticamente débiles (ya sean éstos Imperios decadentes, repúblicas anárquicas, colonias, puestos militares aislados ó islas cuya extensión está por debajo de cierto tamaño), tiene que ser decidida de precisión en último término por el Poder Naval, ó

sea por la fuerza militar organizada á flote, la cual lleva en sí la representación de las comunicaciones que constituye rasgo importantísimo en toda clase de estrategia. La magnífica defensa de Gibraltar, los resultados militares de la guerra de América, la suerte final de las Antillas, la posesión de la India, todo esto dependió, ciertamente, del Poder Naval y de esto mismo dependerá también el dominio del istmo central americano, si surge á propósito de una cuestión militar. El mismo factor tendrá también mucho peso en la resolución de la cuestión de Oriente, aunque por la posición continental de Turquía y la vecindad de ciertos Estados, pudiese ser alterada la influencia de las fuerzas navales.

Así, pues, si es verdad lo que decimos, entonces, tanto la sabiduría militar cuanto la economía de tiempo y dinero, imponen que se asegure lo más pronto posible el imperio del mar, con la certidumbre de poseer con él la garantía del éxito final. En la guerra de la Revolución americana, las flotas aliadas tuvieron sobre Inglaterra ventaja numérica. En poder efectivo, la desproporción de fuerzas no era tan considerable, pero siempre estuvo en contra de la Gran Bretaña. Examinada la situación bajo el punto de vista militar, exigía el abandono de las colonias; pero si el orgullo nacional no podía doblegarse á esto, entonces lo derecho era bloquear los Arsenales enemigos. Por último; si no se contaba con suficientes fuerzas para presentarse con superioridad numérica frente á todos los Arsenales, entonces deberían haberse elegido, para anularlos, aquellos que pertenecieran á la Nación más poderosa y he aquí la primera falta cometida por el Almirantazgo inglés. La relación dada por el primer Lord del Almirantazgo, de las fuerzas disponibles al estallar la guerra, fué después desmentida por los hechos.

La primera flota que salió, al mando de Keppel, era simplemente igual á la de los franceses y al mismo tiempo la División de Howe en América era inferior á la Escuadra que mandaba D' Estaing. Por el contrario, en 1779 y 1781, la

flota inglesa era superior á la francesa tomada aisladamente; sin embargo, se permitió que los aliados verificaran su unión sin el menor obstáculo, y el último año se dejó salir á De Grasse de igual manera para las Antillas y á Suffren para la India. Cuando tuvo lugar el hecho de Kempenfeldt con De Guichen, el Almirantazgo inglés sabía que el convoy era de la mayor importancia para la prosecución de la campaña sostenida en las Antillas; y á pesar de ello, mandó fuera á su Almirante, tan sólo con doce navíos, quedando, en cambio, en los puertos ingleses todos los destinados á reforzar la Escuadra de las Antillas y varios más que estaban estacionados en Las Dunas para ejecutar lo que Fox llamaba justamente «el vil propósito» de hostigar al comercio holandés. El discurso de Fox, de donde hemos sacado esta frase, concernía á la guerra franco-española, y los cargos que en él hacía se fundaban principalmente en la conveniencia de atacar á los aliados antes de que pudieran salir é internarse en las inmensidades del Océano; y dichos cargos fueron sostenidos por la competente opinión profesional de Lord Howe, que hablando después del hecho de Kempenfeldt, decía: «No solamente podría haberse decidido la suerte de las Antillas en el Golfo de Vizcaya, sino que, probablemente, hubiera podido conseguirse lo mismo, casi sin riesgo, con la de toda la guerra» (1). No diremos tanto como sin riesgo, pero con muchas probabilidades de éxito podría haberse decidido la fortuna total de la guerra si en un principio se hubiese efectuado la concentración de la flota inglesa entre Brest y Cádiz.

Era éste el medio más seguro de socorrer á Gibraltar, la distracción de fuerzas contrarias más conveniente para las Antillas, la ruína de toda esperanza del socorro pedido por los americanos y tan escasamente prestado por la flota francesa. En cuanto á los grandes resultados obtenidos por la

(1) Annual Register, 1782.

venida de De Grasse, precisa no olvidar el hecho de que vino en 31 de Agosto y anunció ya desde el principio su próxima vuelta á las Antillas para mediados de Octubre. Sólo á un concurso providencial de circunstancias, se debió que Washington no tuviera en 1781 una repetición de los dolorosos disgustos que en 1778 y 1780 le causaron D' Estaing y De Guichen, respectivamente.

CAPÍTULO XII

Sucesos en la India, 1778-1781.—Sale Suffren de Brest en 1781.—Su brillante campaña naval en los Mares Índicos, 1782-1783.

La campaña de Suffren en la India es sumamente interesante é instructiva. Constituye de por sí, con gran diferencia, el hecho naval más culminante de todos los registrados en la guerra de 1778; y si esto tuvo, al fin, influencia nula sobre los resultados, no puede por ello culparse, en manera alguna, á Suffren. Hasta el año 1781 no pudo disponer la Corte francesa de fuerzas suficientes para dirigirlas al sitio expresado en condiciones de que pudieran influir eficazmente en la importancia del resultado. Por aquella época la situación en que se encontraba la península del Indostán parecía ser excepcionalmente favorable para sacudir el yugo inglés, porque Hyder Ali, el enemigo más hábil y audaz de los ingleses, á quien hasta entonces habían disputado éstos el imperio de la India, gobernaba ahora el Reino de Mysore, cuya posición en la parte Sur de la Península amenazaba á la par el Carnatic y la costa de Malabar. Hyder Ali, diez años antes, había sostenido él solo, con éxito, una guerra contra los invasores extranjeros, que terminó con una paz cuyas bases fueron la restitución mútua de las conquistas, y ahora estaba irritado por la toma de la plaza de Mahé.

Por otra parte, una porción de tribus guerreras, conocidas bajo el nombre de los mahrattas, todas de la misma raza y bastante mal unidas entre sí por una especie de sistema feudal, se encontraban ahora envueltas en guerra contra los ingleses. El territorio ocupado por estas tribus, cuya capital principal era Poonah, cerca de Bombay, se extendía hacia el

Norte desde Mysore al Ganges. Con límites tan cercanos y colocados centralmente respecto á las tres residencias inglesas de Bombay, Calcuta y Madrás, Hyder y los mahrattas estaban en la situación más propicia para poder prestarse ayuda mútua y emprender operaciones ofensivas contra el enemigo común.

Al comenzar la guerra entre Inglaterra y Francia, apareció un agente francés en el Poonah y á Warren Hastings, Gobernador general de los ingleses, le avisaron que las tribus habían convenido con el agente francés la cesión de un puerto marítimo en la costa de Malabar. Con su habitual prontitud determinó Hastings declararles en seguida la guerra, mandando saliese una División de Bengala que atravesando el Jumna, había de dirigirse á Berar. Otro cuerpo de Ejército, compuesto de 4.000 soldados ingleses, marchó también de Bombay; pero fué mal guiado en su camino y se vió obligado á rendirse en Enero de 1779. Semejante revés, sin precedente en las operaciones inglesas, alentó las esperanzas de los enemigos de Inglaterra y sirvió para aumentar sus fuerzas; de suerte que si bien se remedió pronto el daño material con sólidos éxitos alcanzados bajo el mando de jefes hábiles, la pérdida del prestigio subsistió. El ansia que Hyder Ali tenía de apoderarse de Mahé, se aumentó á causa de la oposición imprudente que hizo el Gobernador de Madrás. Viendo Hyder á los ingleses empeñados con los mahrattas y habiendo llegado á sus oídos la noticia de que se esperaba una Escuadra francesa en las costas de Coromandel, se preparó con toda calma para la guerra. En el verano de 1780 enjambres de jinetes suyos bajaron sin previo aviso de las montañas y aparecieron frente á las mismas puertas de Madrás. En Septiembre, un cuerpo de tropas inglesas que ascendía á 3.000 hombres, fué hecho añicos materialmente, y otro de 5.000 hombres consiguió salvarse gracias á una rápida retirada ejecutada sobre Madrás; pero perdió toda su artillería é impedimenta. No pudiendo atacar á Madrás, se volvió

Hyder Ali contra los diferentes puestos aislados separados entre sí, y de la capital por toda la comarca de que era él ahora, dueño absoluto.

Tal era el estado de los asuntos, cuando en Enero de 1781 apareció en aquellas costas una Escuadra francesa compuesta de seis navíos de línea y tres fragatas. La flota inglesa de la India, al mando de Sir Edward Hughes, había ido á Bombay. Hyder Ali pidió entonces ayuda al Comodoro francés, Conde d'Orves, para ejecutar un ataque sobre Cuddalore. Privada de recibir auxilios por mar y sitiada por tierra por millares de indígenas, la plaza no habría tenido más remedio que rendirse; pero D' Orves rehusó prestar la ayuda pedida y se volvió á la isla de Francia. Al mismo tiempo se hacía cargo de las operaciones contra Hyder uno de los jefes más hábiles que Inglaterra tuvo en sus campañas de la India, Sir Eyre Coote. Hyder, levantó en seguida el sitio de los puestos sitiados y después de una serie de operaciones que duraron toda la primavera, se vió forzado á aceptar una batalla que se dió el 1.° de Julio de 1781. Su derrota total restituyó á los ingleses el dominio completo de la comarca, salvó el Carnatic y puso fin á las esperanzas que habían concebido los partidarios de los franceses en su antigua posesión de Pondichery. Se acababa de perder una ocasión excelente para ello.

Mientras sucedía todo esto, caminaba para la India un Oficial francés de carácter muy distinto al de sus predecesores. Se recordará que cuando De Grasse salió de Brest para las Antillas, el 22 de Marzo de 1781, iba con su flota una División de cinco navíos de línea al mando de Suffren, que es el Oficial á quien nos referimos. Suffren se separó del cuerpo principal de la Escuadra el 29 del mismo mes, y tomando bajo su custodia unos cuantos transportes que iban destinados al Cabo de Buena Esperanza—entonces colonia holandesa—salió para su destino. El Gobierno francés, sabedor de que había salido de Inglaterra una expedición destinada á apoderarse de este importante punto de escala, en el camino

de la India, confió á Suffren la misión de protegerlo y salvarlo. Este era, pues, el primer cometido que debía verificar.

En efecto; la Escuadra del Comodoro Johnstone [1] había salido con el objeto indicado y tomándole la delantera fondeó en Porto Praya (perteneciente á las islas de Cabo Verde, colonia portuguesa) el 11 de Abril. Se componía de dos navíos de línea, tres de cincuenta cañones, varias fragatas y buques pequeños, y por último, treinta y cinco transportes, en su mayoría armados. Sin temor de ser atacado, no porque le inspirase confianza la neutralidad del puerto, sino por la creencia que abrigaba de ser su destino ignorado, el Comodoro inglés fondeó sin preocuparse de la eventualidad de un combate.

La casualidad hizo que al partir de Brest, se cambiase en aquel momento el destino de uno de los buques asignados á las Antillas, dándosele orden para que formara parte de la Escuadra de Suffren. Como consecuencia natural, sucedió que el buque referido se encontró sin la aguada necesaria para un viaje tan largo; y esto, en unión de otras razones, fué lo que determinó á Suffren á fondear también en Porto Praya. El 16 de Abril, ó sea cinco días después, De Johnstone reconocía la isla por la mañana temprano y se dirigía hacia el fondeadero, precedido de un buque forrado en cobre, á quien había enviado por delante para explorar el terreno. Como se aproximaba al fondeadero por el Este, la tierra le ocultó durante algún tiempo á la Escuadra inglesa; pero á eso de las nueve menos cuarto, el buque explorador *Artesien*, hizo señales á su Escuadra, comunicándole que el enemigo estaba allí fondeado. La bahía está abierta al Sur y se extiende del Este

(1) Este Comodoro Johnstone, conocido más comunmente bajo el nombre de Gobernador Johnstone, fué uno de los tres Comisarios enviados por Lord North en 1778, para promover la reconciliación con la América. Debido á ciertos procedimientos sospechosos por su parte, el Congreso declaró que era incompatible con su honor mantener clase alguna de correspondencia ni trato con él. Su título de Gobernador proviene de que en un tiempo lo fué de Pensacola. Tenía en la Marina inglesa una reputación deplorable. (Véanse las Biografías navales de Charnock).

LAM.ª XIII

PORTO PRAYA

16 de Abril de 1781



al Oeste sobre milla y media de longitud próximamente, siendo sus condiciones de tal naturaleza, que los buques tienen que fondearse, generalmente, sobre la parte NE. de ella, cerca de tierra (Lámina XIII) [1]. Los ingleses estaban fondeados según una línea irregular de dirección ONO. Tanto Suffren como Johnstone fueron sorprendidos, pero con especialidad este último, y la iniciativa de la decisión perteneció á Suffren.

Pocos hombres habrá habido por naturaleza de carácter y enseñanzas de la experiencia más capaces que Suffren para tomar rápidamente la decisión impuesta por las circunstancias. De natural ardiente y genio militar innato, Suffren había aprendido en la conducta observada por Boscawen con la Escuadra de De la Clue [2], en que había servido, á no atribuir peso alguno al poder que Portugal pudiera desarrollar para hacer respetar su neutralidad. Sabía, desde luego, que la Escuadra que tenía ante sí era la destinada al Cabo de Buena Esperanza y la única cuestión á decidir era si apresuraba su viaje al Cabo, en la probabilidad de llegar allí primero, ó si atacaba á los ingleses en su fondeadero con la esperanza de dejarlos tan estropeados que no pudieran después seguir el camino adelante. Suffren resolvió verificar lo último; y aunque los buques de su Escuadra marchaban algo dispersos por no ser igualmente veleros, determinó desde luego dirigirse sobre el enemigo para no perder la ventaja de la sorpresa. Haciendo señal de prepararse para combate al ancla, tomó la cabeza de su línea con el buque insignia *Héros*, de setenta y cuatro cañones, y ciñendo de cerca, para doblar la punta SE. de la bahía, gobernó en demanda del buque insignia inglés (f). En este movimiento fué seguido inmediatamente por el *Aníbal*, navío de setenta y cuatro cañones (línea a b) y también por el buque explorador *Artesien* (c), de sesenta y cuatro cañones, que había ido á la ca-

(1) Esta lámina está tomada casi en su totalidad de la «Vie de Suffren», escrita por Cunat.

(2) Véanse las páginas 379 y 380.

beza de la Escuadra, como ya hemos dicho; pero los dos navíos de retaguardia quedaban todavía bastante por la popa. El Comodoro inglés se alistó para el combate tan pronto descubrió al enemigo, pero aun así y todo no tuvo tiempo para rectificar su orden.

Suffren fondeó á 500 pies de distancia del buque insignia inglés (que por singular coincidencia se llamaba también *Hero*, por su través de estribor, teniendo, por lo tanto, buques enemigos á ambos lados, y en esta situación rompió el fuego. El *Aníbal* fondeó por la proa de su Comodoro (b) y tan cerca de él, que su barco tuvo que filar cadena y dejarse caer hacia atrás (a); pero el Comandante del buque (b), ignorando las intenciones de Suffren de violar la neutralidad del puerto, no había obedecido la orden de alistarse para combate y estaba completamente desprevenido,—las cubiertas atestadas de barriles que se habían subido para facilitar la faena de la aguada, y los cañones sin destrincar.—Sin embargo, no quiso añadir á su falta ninguna indecisión y siguió, por lo tanto, intrépidamente al buque insignia, sufriendo pasivamente, durante algún tiempo, el fuego del adversario, hasta que estuvo en condiciones de replicar. Metiendo caña y orzando, pasó á barlovento de su jefe y tomó su puesto con habilidad, pagando con su vida la primitiva falta. Estos dos barcos (a y b) estuvieron muy bien colocados para hacer uso de los cañones de ambos costados. El *Artesien* equivocó, con el humo, á un buque de la Compañía inglesa de la India, tomándolo por un barco de guerra. Al correrse para ponerse á su costado (c') fué muerto su Comandante cuando iba ya á fondear, y habiéndose perdido el momento crítico de hacerlo, por falta de cabeza, se separó, saliéndose fuera del sitio donde se mantenía la acción, llevándose consigo al que causó su equivocación (c''). Los dos navíos que restaban vinieron demasiado tarde al combate, y como no pudieron ceñir bastante el viento, fueron arrojados lejos del lugar de la lucha, ocupando el marcado en (d y e). Entonces Suffren, vién-

dose sólo con dos barcos para soportar el peso del combate, picó sus cables y se puso en vela, movimiento que siguió el *Aníbal*, pero tan lleno de averías, que sus palos mayor y trinquete cayeron por la banda, suceso que, afortunadamente, no ocurrió sino después de haber abocado la salida de la bahía, que abandonó hecho una boya.

Dejando completamente á un lado las cuestiones de derecho internacional, el buen juicio y conducta de Suffren en su ataque merecen especial atención bajo el punto de vista militar. Para juzgar de todo esto con propiedad, debemos considerar cuál era el objeto de la misión que tenía encomendada y cuáles los principales factores que había, propios á favorecerla ó contrariarla. Su primer deber, era proteger el Cabo de Buena Esperanza contra la expedición inglesa: la principal garantía que podía tener para conseguir su propósito era llegar primero al Cabo; el obstáculo que había para el éxito, la flota inglesa. Para anticiparse á la llegada de ésta, dos caminos se ofrecían; ó apresurar la marcha, con esperanza de ganar al enemigo en velocidad, ó bien batirlo y dejarlo imposibilitado de continuar viaje. Mientras fueran desconocidos los sitios por donde aquél andaba, entretenerse en buscarlo, á menos de no poseer una información bastante precisa, hubiera sido perder tiempo; pero cuando la fortuna puso al enemigo en su camino, el genio de Suffren se apoderó en el acto de la conclusión final, comprendiendo que el dominio del mar en aquellas aguas, había de ser lo que determinase de una vez la cuestión, resolviéndola inmediatamente. Mencionaremos los términos enérgicos con que expresaba él, su propia opinión: «La destrucción de la Escuadra inglesa habría *cortado de raíz* todos los planes y proyectos de esta expedición, nos habría proporcionado durante largo tiempo la superioridad en la India, superioridad de donde podría haber resultado una paz gloriosa. Por último, habría impedido que los ingleses llegasen al Cabo antes que yo; y este objeto, que era mi principal misión, se ha realizado por completo.»

Suffren estuvo mal informado respecto al contingente de fuerzas inglesas, que creía mayor de lo que en realidad era; mas las había sorprendido en situación desventajosa y por lo tanto, estuvo bien tomada su rápida decisión de combatir. Pero el mérito principal de Suffren, en este asunto, consiste en que pospuso por el momento (echó fuera de su imaginación, por decirlo así) los planes ulteriores de la campaña; con cuyo modo de obrar se separaba, totalmente, de todas las tradiciones sostenidas por la Marina francesa, y de la política habitual de su Gobierno. No puede imputársele como falta que dejase de recibir de sus Capitanes el apoyo y ayuda que tenía derecho á esperar. Los accidentes y negligencia que causaron su fracaso se han manifestado ya anteriormente; pero teniendo cerca de sí, como tuvo, sus tres mejores navíos, mal puede dudarse hiciera bien en aprovecharse de la sorpresa, contando con los dos navíos de reserva que venían detrás, los cuales era de suponer que llegaran naturalmente á tiempo.

La posición tomada por su propio buque y el *Aníbal*, facilitándole el uso de los fuegos de ambas bandas; ó en otros términos, permitiéndole el desarrollo de todo su poder ofensivo, estuvo perfectamente escogida. De esta suerte resultó totalmente aprovechada la ventaja que le había dado la sorpresa y la falta de orden observado por la Escuadra enemiga.

Esta falta de orden produjo—según manifiestan las crónicas inglesas—que no pudieran tomar parte en el combate dos navíos de cincuenta cañones cada uno; circunstancia que al par que desacredita á Johnstone, confirma el buen juicio de Suffren precipitando el ataque. Si hubiese recibido la ayuda que, según todas las probabilidades, era razonable esperar, de seguro habría destruído la flota inglesa; y aun sin haber sido así, sólo con lo que fué salvó á la colonia del Cabo en Porto Praya. No es, pues, raro que la Corte francesa, á pesar de su diferente política naval y de las dificultades

en que se vió envuelta como consecuencia de la violación de la neutralidad portuguesa, sancionase de corazón y generosamente un vigor de acción semejante, tan desusado entre sus Almirantes.

Se ha dicho ya anteriormente que Suffren había estudiado y seguido de cerca los movimientos circunspectos de D' Estaing en América; que había servido á sus órdenes en la guerra de los Siete Años y que atribuía, en gran parte, los reveses marítimos de los franceses á la introducción de una táctica que él anatematizaba, diciendo era el velo de la timidez; pero los resultados obtenidos en el combate de Porto Praya, donde necesariamente tuvo que venir al empeño, sin arreglo alguno previo, sirvieron para convencerle de que el sistema y método tenían su utilidad (1). Ciertamente que sus combinaciones tácticas posteriores fueron de un orden muy elevado, especialmente en las primeras acciones que tuvo en Oriente (porque después de esto parece haberlas abandonado de nuevo en los últimos combates, debido al desaliento causado por los desaciertos ó falta de celo de sus Capitanes); pero su mérito grande y trascendental estriba en la claridad con que vió, desde luego, en las flotas inglesas el exponente del poderío naval de Inglaterra, el verdadero enemigo de la flota francesa, aquel á quien había que atacar sin pérdida de tiempo, siempre que hubiera oportunidad favorable para ello. Lejos de cerrar los ojos á la importancia que pudieran tener aquellos objetivos ulteriores, á los que constantemente subordinaba su acción, la Marina francesa vió claramente que la manera más sencilla y segura de alcanzarlos estaba en la destrucción de los barcos enemigos y no en la conservación de los propios. Ataque y no defensa era el camino que, en su opinión, precisaba seguir para alcanzar la posesión del Poder Naval; y decir Poder Naval, equivalía á adquirir el dominio completo de los resulta-

(1) La Serre: Essais Hist. et Critiques sur la Marine Française.

dos que hubiera en tierra, al menos en regiones distantes de Europa.

Semejante parecer, deducido de la política inglesa, tuvo el valor de seguirlo y emprenderlo después de llevar cuarenta años de servicios, en una Marina que vivía sacrificada al sistema contrario; y al llevarlo á su aplicación práctica, adoptó un método que no se ve en ninguno de los Almirantes ingleses de aquellos días, excepto, quizás, en Rodney y un sistema de fuego superior al de este último.

De esta suerte, vemos que el camino seguido por Suffren no fué mera inspiración del momento, sino resultado de ideas claras, concebidas y expresadas anteriormente. Por lo tanto, aunque se revelara esto, por el ardor natural, contaba, sin embargo, con la tenacidad que da la convicción intelectual. Así, pues, le vemos escribir á D'Estaing, después del fracaso de Santa Lucía (donde sabemos dejó de destruirse la Escuadra inglesa de Barrington) quejándose de que á su barco y á otros varios les faltaba la mitad de la tripulación, que había sido desembarcada para atacar á las tropas inglesas, con cuyo motivo decía lo siguiente:

«A pesar de los exiguos resultados alcanzados con los dos cañoneos efectuados, el 15 de Diciembre, sobre la Escuadra de Barrington y del desgraciado descalabro sufrido por nuestras fuerzas de tierra, aun podríamos esperar el éxito; pero el único medio posible de conseguirlo sería atacar vigorosamente á la Escuadra adversaria que con nuestra superioridad no podría resistir, aun contando con el auxilio de las baterías de tierra cuyos efectos se neutralizarían si nosotros corriéramos á abordarlos ó á fondearnos sobre sus mismas boyas de amarre. Si lo dilatamos se nos podrán escapar.... Además, estando nuestra flota con sus tripulaciones incompletas, no está ni para combatir ni para salir á la mar. ¿Qué sucedería si llegase la Escuadra del Almirante Byron? ¿Cuál sería la suerte de unos barcos que no tienen dotaciones ni Almirante? Su derrota causaría la pérdida del Ejército y de la colonia. Destruyamos, pues, esa Escuadra, y su Ejército, al carecer de todo en un país malo, se verá obligado necesariamente á rendirse. Entonces ya puede venir Byron cuando quiera, en la seguridad que tendremos mucho gusto en recibirlo. Creo no es necesario demostrar que para efectuar este ataque, necesitamos tener hombres y planes bien concertados entre los llamados á ejecutarlo.»

Igualmente condenó Suffren que D'Estaing no se hubiera

apoderado de los cuatro buques desmantelados de la Escuadra de Byron, tras la acción librada frente á la isla Granada.

Prosiguiendo con nuestro tema, diremos, que debido á una combinación de accidentes desgraciados, el ataque de Porto Praya no tuvo el resultado decisivo que se merecía. El Comodoro Johnstone se puso en vela y siguió á Suffren, pero estimó que su fuerza era insuficiente para atacar, vista la actitud resuelta de los franceses y temió la pérdida consiguiente de tiempo, que significaba emprender una caza á sotavento de su puerto. Realizó, sin embargo, la represa del buque de la Compañía inglesa de la India que el *Artesien* se había llevado hacia fuera. Suffren continuó su derrota y fondeó en la bahía Simón (Cabo de Buena Esperanza), el 21 de Junio. Johnstone le siguió quince días después; pero supo por uno de sus exploradores, que las tropas francesas habían sido desembarcadas y renunció á toda empresa contra la colonia; efectuó con éxito un ataque de corso contra cinco buques holandeses de la Compañía de Indias fondeados en bahía Saldanha; y con el buen resultado obtenido en esta empresa, que compensaba pobremente el fracaso de su misión militar, se volvió á Inglaterra después de mandar los navíos de línea á la India, para unirse á los de Sir Edward Hughes en aquellos mares.

Una vez asegurada la colonia del Cabo, salió Suffren para la isla de Francia, á donde llegó el 25 de Octubre de 1781. El Conde d' Orves era más antiguo que Suffren y tomó el mando en jefe de toda la Escuadra. Se hicieron las reparaciones necesarias y la flota salió para la India el 17 de Diciembre. El 22 de Enero de 1782 se apresó un navío inglés de cincuenta cañones llamado el *Hannibal*. El 9 de Febrero murió el Conde d' Orves y Suffren quedó de Comandante en jefe con el grado de Comodoro. Pocos días después de esto, se avistó la tierra que hay al Norte de Madrás, pero á causa de los vientos de proa, no se estuvo á la vista de la ciudad hasta el 15 de Febrero. Nueve grandes buques estaban fondea-

dos en línea de combate bajo la protección de los fuertes. Esta flota era la de Sir Edward Hughes que, á diferencia de la de Johnstone, no estaba en confusión, sino en perfecto orden, según queda dicho [1].

He aquí á estos dos temibles campeones en el punto de su primer encuentro; cada uno era una representación curiosa de los rasgos característicos de su raza. El uno estaba dotado de la terca tenacidad y hábitos de mar propios de los ingleses, mientras que el otro poseía el ardor y ciencia táctica de los franceses, reprimida y oculta desde hacía mucho tiempo por un sistema falso. Antes de proseguir nuestra relación, creemos oportuno interrumpirla brevemente para pasar una revista exacta á las fuerzas materiales con que contaba cada adversario. La flota francesa tenía tres navíos de setenta y cuatro cañones, siete de sesenta y cuatro y dos de cincuenta. uno de los cuales era el *Hannibal,* apresado últimamente á los ingleses. A estas fuerzas oponía Sir Edward Hughes dos navíos de setenta y cuatro cañones, uno de setenta, uno de sesenta y ocho, cuatro de sesenta y cuatro y uno de cincuenta. El total era, pues, doce contra nueve, estando la desigualdad decididamente en contra de los ingleses, siendo muy probable la tuvieran igualmente comparando entre sí los barcos de la misma clase.

Recordemos también que en la época de su llegada á la India, Suffren no encontró allí puerto ni fondeadero alguno que pudiera servirle de base de operaciones. Los puertos franceses habían caído todos en poder del enemigo el año 1779 y el rápido movimiento ejecutado por Suffren, gracias

(1) Se debatió en una Junta de guerra la cuestión de si se atacaba ó no la flota inglesa en su fondeadero, confirmando la opinión de la Junta la decisión de Suffren de no hacerlo. Al tratar de comparar este caso con el de los ingleses cuando dejaron éstos de atacar á la División francesa de Newport (pág. 394), es preciso considerar que en esta ocasión no había otro medio de obligar á los franceses á dejar su fuerte posición; mientras que Suffren, esta vez podía, amenazando á Trincomalee y otros puntos menos importantes, conseguir que Hughes saliese fuera. Suffren tuvo, pues, razón en no querer atacar, mientras que los ingleses, en Newport, probablemente no la tuvieron.

al cual se salvó el Cabo, le impidió llegar á tiempo de evitar que cayeran en manos de los ingleses las posesiones holandesas de la India. El precioso puerto de Trincomalee, en Ceilán, fué tomado por los ingleses un mes justo antes de que Suffren avistase la flota enemiga de Madrás.

Mas si bien es verdad que Suffren tenía todo por ganar, también es cierto que Hughes tenía mucho que perder. Contaba Suffren, desde el momento en que tuviera su primer encuentro con el enemigo, con la superioridad numérica y la facultad de tomar la ofensiva, con todas las ventajas inherentes á la elección é iniciativa. En cambio, á Hughes le quedaba la ansiedad de la defensiva, con inferioridad numérica, muchos puntos atacables é incertidumbre del lugar en que había de recaer el ataque.

Aunque no en forma tan absoluta como lo era treinta años antes, sucedía todavía que el Imperio de la India dependía del dominio del mar. Los años transcurridos habían consolidado mucho la influencia de Inglaterra, perdiendo Francia la suya proporcionalmente. Por tanto, la necesidad que tenía Suffren de destruir á su enemigo, era relativamente mayor que la de sus predecesores, D' Aché y otros, mientras que Hughes podía contar con mayor firmeza sobre las posesiones inglesas, resultando así, algo menor su responsabilidad que la de los Almirantes precedentes.

No obstante, el mar continuaba siendo en gran escala el factor más importante de la lucha cercana, y para adquirir dominio seguro era preciso inutilizar al enemigo, de manera más ó menos completa, adquiriendo, al propio tiempo, una base de operaciones que presentase seguridades razonables. Bajo este último punto de vista, Trincomalee era el puerto que ofrecía más ventajas en la costa oriental, á pesar de ser malsano y de que, como hacía poco tiempo que estaba en manos de los ingleses, no estaba bien abastecido de víveres y repuestos.

Hughes estaba, pues, forzado á volver irremisiblemente á

Madrás, para hacer sus reparaciones tan pronto como tuviera lugar una acción, quedando, en el intermedio, Trincomalee, abandonado á sus propios recursos hasta que Hughes pudiera de nuevo salir á la mar. Por otra parte, Suffren encontró á todos los demás puertos igualmente desprovistos de recursos navales y en este caso, las ventajas naturales de Trincomalee hacían evidentemente que su posesión fuese objeto importante para él. Así lo comprendió desde luego Hughes.

La tradición de la Marina inglesa (cuya influencia aparece claramente manifestada, entre renglones, en las cartas del Almirante inglés) impulsaba á Hughes á atacar. Pero además, Suffren, al dirigirse á Trincomalee, efectuaba, como se ve, una amenaza encaminada á conseguir que su adversario saliera fuera del puerto de Madrás, donde estaba. Por otra parte, Trincomalee tampoco podría resistir por sí solo, y la guerra existente entre Hyder Ali y los ingleses, le hacía imprescindible á Suffren apoderarse de un puerto de la península con objeto de desembarcar los 3.000 hombres que llevaba su Escuadra para cooperar en tierra contra el enemigo común, toda vez que de esta gente y puerto esperaba él obtener la base de sus aprovisionamientos, al menos en la parte referente á víveres. Vemos, pues, que todo concurría para hacer que Hughes saliera fuera á buscar á la flota francesa, á fin de inutilizarla y detenerla en el camino.

La manera de obrar había de depender de él, de la habilidad de su adversario y de un elemento bien incierto: el tiempo. Desde luego se mostró francamente deseoso de no empeñar combate más que según sus propios términos, es decir, cuando le conviniera, por contar con alguna ventaja que viniese á compensar la inferioridad de fuerzas. Como quiera que una flota en mar libre no puede conseguir ventaja alguna de terreno, posición, etc., la situación más favorable que podía tener el débil, era el barlovento, lo que le daba la facultad de elegir la ocasión del ataque y también en cierto modo la forma de verificarlo. Equivalía, pues, á ocupar la posición ofen-

siva utilizada defensivamente, con el propósito de hacerla ofensiva en el momento en que las circunstancias le presentaran garantías favorables de éxito. La posición de sotavento no dejaba al débil más dilema que huir, dejándose ir en popa, ó aceptar la acción en los términos que mejor le cuadrara al adversario.

Sea cual fuere la idea que se tenga formada de la pericia de Hughes, hay que convenir que su labor era difícil. Podemos sintetizar claramente la cuestión en los términos siguientes: primero, asestar á la flota francesa tal golpe, que hiciera desaparecer la desigualdad numérica por entonces existente; y segundo, impedir que Suffren se apoderase de Trincomalee, lo cual dependía en absoluto de la Escuadra [1]. Por otra parte, si Suffren, en una acción, podía inferir á Hughes más daño del que él sufriese, entonces quedaría libre para dirigirse al sitio que le conviniere.

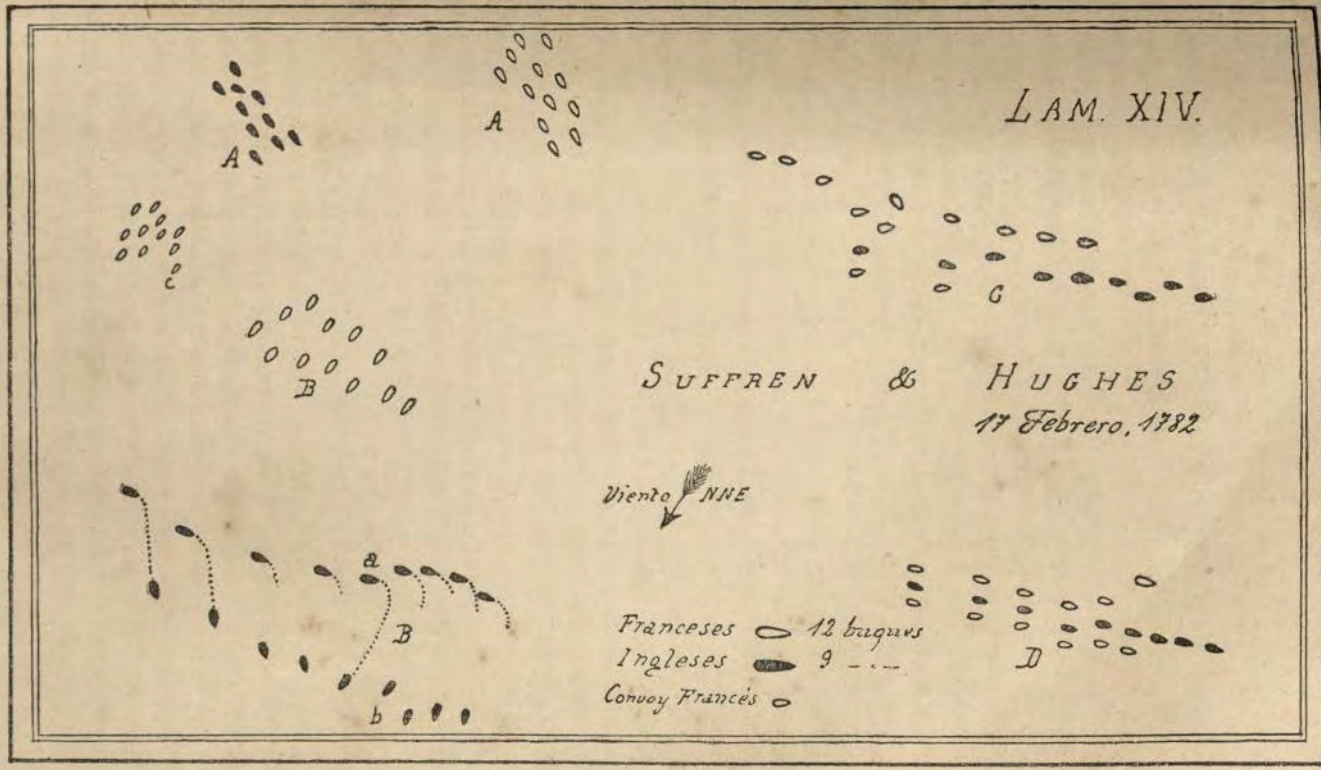
Al avistar Suffren en Madrás á la flota de Hughes el 15 de Febrero, se dirigió con la suya á fondear cuatro millas más al Norte del puerto. Considerando que la línea enemiga, apoyada por las baterías de tierra, constituía una posición muy fuerte para ser atacada, se puso de nuevo en vela á las cuatro de la tarde, dirigiéndose hacia el Sur. Hughes levó también y se puso á igual rumbo, navegando así toda la noche con poca vela, y al romper el día encontró que la Escuadra enemiga se había separado del convoy, quedando los buques de guerra como unas doce millas al Este de los ingleses, mientras que los transportes demoraban unas nueve mi-

(1) En esta campaña estuvo Trincomalee dependiendo en absoluto de la flota inglesa. Esto prueba de una manera evidente la falsa posición y embarazo á que se ve reducida una Escuadra cuando la defensa de sus puertos depende de ella exclusivamente. Lo expuesto nos conduce á un punto muy debatido hoy día que se presta á gran estudio para aquellos que defienden sin reserva, la idea de ser la Marina la mejor defensa de costas. Bajo determinado punto de vista, esto es cierto, sin duda alguna, pues atacar al enemigo bien lejos, es la mejor de las defensas; pero si nos encerramos en el sentido extricto de la palabra «defensa», no es esto verdad. Trincomalee, sin fortificaciones, era sencillamente un centro alrededor del cual tenía Hughes que girar, como le pasa al animal encadenado, y lo mismo sucederá siempre en iguales condiciones.

llas al SO. de los mismos (Lámina XIV, A, A). Se dice que esta separación fué debida á negligencia de las fragatas francesas, las cuales no mantuvieron contacto con los adversarios. Hughes en seguida se aprovechó de esto, tratando de dar caza al convoy (c), persuadido de que los buques de guerra habían también de seguirle. Los navíos ingleses, forrados en cobre, andaban más que el convoy y consiguieron capturar seis de sus buques, de los cuales cinco eran presas inglesas. El sexto llevaba 300 soldados y material de guerra. Hughes había ganado una primera partida en el juego empeñado.

Suffren siguió, desde luego, la caza general, y á eso de las tres de la tarde, cuatro de sus buques más veleros quedaban á unas dos ó tres millas de distancia de los navíos ingleses más rezagados. Los barcos de Hughes se encontraban ahora muy separados, pero no de una manera imprudente, puesto que, previa señal, quedaron reunidos á las siete de la tarde. Ambas Escuadras se mantuvieron toda la noche navegando al SE. á poca vela.

Al romper el alba del día 17—fecha del primero de los cuatro combates librados por estos dos Jefes en el espacio de siete meses—las flotas estaban á seis ú ocho millas de distancia una de otra, demorando los franceses al NE. de los ingleses (B, B). Estos últimos estaban formados en línea de fila, con el viento por babor (a), manteniendo su formación con dificultad, en razón á no haber más que ligeras brisas y frecuentes calmas. El Almirante Hughes dice que con el rumbo que llevaba, esperaba barloventear al enemigo de manera de poder empeñar después combate estrecho con él. Contaba, sin duda, con estar ya situado á barlovento del enemigo cuando se entablara la brisa. El viento continuó flojo, con frecuentes chubascos del NNE.; los franceses iban en popa, y como las fugadas de viento se aprovechaban así más, se acercaban rápidamente á los ingleses, siendo la intención de Suffren atacarlos por retaguardia, para lo que le favorecía el


LAM. XIV.
A
A
C
B
G
SUFFREN & HUGHES
17 Febrero, 1782
Viento NNE
a
B
b
D
Franceses 12 buques
Ingleses 9 - . -
Convoy Francés

rumbo á que navegaba Hughes. Este, viendo lo rezagada que estaba su retaguardia, arribó y se puso á navegar en línea de frente (b), retirándose sobre su centro para ganar tiempo y que pudieran unírsele los navíos rezagados. Estos movimientos en línea de frente, continuaron hasta las cuatro menos veinte de la tarde, hora en que, viendo ya Hughes que no podía eludir el ataque y que había de aceptarlo en los términos propuestos por el adversario, orzó, formó la línea de combate con el viento por babor y esperó (C).

Fuese culpa suya ó no, resultaba ahora Hughes colocado en la peor posición posible, esperando el ataque de una fuerza superior que iba á hacerlo á su placer. El navío retaguardia de su línea, el *Exeter*, aun no había conseguido unirse, no existiendo aparentemente razón alguna que impidiera haber hecho de ese buque la cabeza de la vanguardia, para lo cual habría bastado formar la línea sobre la otra amura, ó sea recibiendo el viento por estribor, llevando así á todos los buques á su unión con el rezagado.

La forma en que atacó Suffren se cuenta de dos maneras diferentes, por Hughes y por él; pero la diferencia que hay entre ambas versiones es únicamente cuestión de detalle, estando de acuerdo en los hechos principales. Hughes dice: «el enemigo gobernó en demanda de la retaguardia de nuestra línea, viniendo sobre ella en formación irregular constituída por una doble línea de frente, cuya formación sostuvieron hasta el momento de la colisión. Entonces, tres de los navíos enemigos de la primera línea se echaron resueltamente sobre el *Exeter*, mientras que cuatro de la segunda línea, capitaneados por el *Héros*, insignia de M. Suffren, orzaban para quedar *por la parte exterior de la primera línea* y caer sobre nuestro centro. A las cuatro y cinco rompieron el fuego sobre el *Exeter* los tres navíos enemigos, siéndoles devuelto por él y por su matalote de proa. La acción se generalizó desde la retaguardia al centro; el buque insignia enemigo y tres más, pertenecientes todos á la segunda línea, se dirigie-

ron hacia nuestro centro; pero no avanzaron nunca más allá del *Superbe*, que tenía la posición central, habiendo habido, mientras duró el combate, poco ó ningún viento y algunos chubascos de agua, bastante fuertes. Tales fueron las circunstancias según las cuales el enemigo trajo ocho de sus mejores navíos para atacar á cinco de los nuestros, favorecido por la circunstancia de que nuestra vanguardia, constituída por el *Monmouth*, *Eagle*, *Burford* y *Worcester*, no podían entrar en acción sin virar por avante sobre el enemigo», cosa imposible de ejecutar, pues no había suficiente viento para ello.

Ahora dejemos esto aquí y demos cabida á la relación de Suffren para ver la forma según la cual refiere él su ataque. En su parte oficial al Ministro de Marina, dice así:

«Yo debería haber destruído á la Escuadra inglesa, no tanto por la superioridad numérica con que contaba, cuanto por la ventajosa posición tomada para el ataque. Ataqué su buque de cola y me mantuve á lo largo de la línea inglesa hasta la altura del navío que ocupaba en ella el número seis. Conseguí con esto que quedaran fuera de acción tres de sus buques; de modo que éramos doce contra seis. Comencé el combate á las tres y media de la tarde, ocupando la cabeza de la línea y haciendo señal para que se formase ésta lo mejor posible, sin lo cual no habría empeñado la acción. A las cuatro hice señal á tres navíos para que doblasen la retaguardia enemiga, al par que ordenaba al resto de la Escuadra se aproximara á tiro de pistola; pero esta señal no se ejecutó á pesar de haber sido repetida. Yo no di *por mí mismo* el ejemplo, con objeto de mantener á raya á los tres navíos enemigos de la vanguardia, los cuales, virando, me habrían envuelto. Sin embargo, excepto el *Brilliant*, que dobló la retaguardia inglesa, no hubo ningún navío más cerca que el mío ni que recibiera tantos tiros.»

La principal diferencia que hay entre ambas relaciones es la siguiente: Suffren asegura que su buque insignia fué el único que pasó á lo largo de toda la línea inglesa desde su retaguardia hasta el sexto navío; mientras que Hughes dice que los franceses estaban divididos en dos líneas, las cuales, al aproximarse á ellos, gobernaron una sobre la retaguardia y otra sobre el centro de su Escuadra. De estas dos maniobras la última habría sido la mejor; porque si el buque que condujo el ataque hubiese pasado como Suffren ase-

gura, á lo largo de la línea enemiga, desde la retaguardia hasta el sexto navío, habría recibido sucesivamente las primeras andanadas de estos seis buques, lo cual debería haberlo destrozado, sin duda alguna, introduciendo á la vez el desorden en su línea. Suffren habla también de su intención de doblar la retaguardia colocando tres de sus navíos á sotavento. Dos de los buques franceses fueron los únicos que ocuparon efectivamente esta posición. Posteriormente da Suffren sus razones de por qué no empeñó acción estrecha con su propio barco, que iba colocado á la cabeza; pero como los que le seguían no llegaron á estar más cerca, Hughes no llegó á reparar su acción.

El Comodoro francés se irritó después mucho, y al parecer con razón, por la inacción de varios de sus Capitanes. De su segundo, en el mando, se quejó al Ministro diciéndole: «Estando yo á la cabeza no podía ver bien lo que pasaba en la retaguardia. Yo había ordenado á M. de Tromelin que hiciese las señales necesarias á los buques que estuvieran cerca de él; pero se contentó sólo con repetir las mías sin preocuparse nada de asegurar su ejecución.» Esta queja estuvo completamente justificada. El 6 de Febrero, diez días antes del combate, había él dado por escrito á su segundo las instrucciones siguientes:

«Si somos tan afortunados que poseemos el barlovento, entonces, como los ingleses no tienen más que ocho ó á lo más nueve navíos, mi intención es doblar su retaguardia. Suponiendo que su División de V. esté en la retaguardia, V. verá entonces, por su posición, qué número de buques es el que puede envolver la línea enemiga y les hará V. señal para que la doblen (1), (esto es: para que empeñen combate, colocándose á sotavento).... En cualquier caso, ruego á V. que ordene á su División las maniobras que crea más convenientes para asegurar el éxito de la ac-

(1) La lámina XIV, figura D, manifiesta el orden de combate según el cual quería Suffren dar la acción. De este modo, cada uno de los cinco navíos ingleses de cola habría tenido dos adversarios completamente pegados. El buque cabeza francés, de barlovento, hubiera precisado entonces mantenerse un poco más separado, con objeto de poder *contener* á los navíos de la vanguardia enemiga, mientras se atacaba á los otros seis ingleses, á fin de impedir que virasen con intento de reforzar la retaguardia de su línea.

ción. La captura de Trincomalee, la de Negapatam y quizás la de todo Ceilán, nos deben hacer desear una acción general.»

Las dos últimas frases de este párrafo revelan bien cómo apreciaba Suffren la situación militar en los mares Índicos. Según él, se necesitaba inutilizar primero á la flota hostil y después emprender la captura de ciertos puertos estratégicos. La corrección de este programa era tan cierta como verdadero el cambio que implicaba en las máximas usuales de los franceses; pues éstos habrían puesto al puerto como primer objetivo y á la flota como segundo. La acción general era el primer desideratum de Suffren y, por lo tanto, inútil es decir que evitar esta acción general debía haber sido el primer objetivo de Hughes. La tentativa de éste para ganar el barlovento, estuvo, por lo tanto, correcta; y como en el mes de Febrero sopla en Madrás la brisa del SE. que se entabla sobre las once de la mañana, hizo él bien en gobernar según esta dirección general que dejaba todas las probabilidades á su favor, á pesar de que el resultado no correspondiese después á sus previsiones. De Guichen, en uno de sus encuentros con Rodney, arregló el rumbo de su flota con la intención de quedarse á barlovento cuando soplase por la tarde la brisa, y le resultó muy bien su decisión. En cuanto al uso que Hughes hubiera hecho del barlovento, nada puede decirse fuera de lo dicho por él mismo: que dice lo buscaba para empeñar un encuentro más estrecho con el enemigo, no habiendo en esto ciertamente idea alguna ni promesa segura que denote pensamiento de emplear hábilmente esta ventaja táctica.

Suffren manifiesta también, en sus palabras á Tromelin, la idea que tenía formada de los deberes peculiares al segundo Jefe de una Escuadra. Sus órdenes pueden compararse muy bien con las célebres instrucciones que Nelson dió antes del combate de Trafalgar. En este primer combate, dirigió Suffren, en persona, la principal parte del ataque, dejando la dirección de lo que puede llamarse reserva,—y en

todas ocasiones segunda parte del combate—á su segundo, que, por desgracia, no era un Collingwood, y dejó por completo de secundarle. Es probable que el haberse puesto Suffren á la cabeza de sus buques no fuese debido á ninguna teoría particular, sino al hecho de ser su barco el más velero de la flota y á que lo tarde de la hora y la poca intensidad del viento, hicieran necesario traer al enemigo rápidamente á combate. Pero en esto aparece una falta para Suffren, porque el hecho de colocarse un Almirante á la cabeza de su flota, como él lo hizo, envuelve, sino necesariamente al menos muy naturalmente, la idea del ejemplo, y al mantener á su buque insignia fuera de estrecho alcance con el enemigo, por excelentes razones tácticas, acarreó que sus Capitanes, buscando sus aguas como es natural y hasta excusable, se mantuvieran á la misma distancia que su Jefe á pesar de las señales. El conflicto entre las órdenes y el ejemplo se manifestó singularmente en Wicksburg, durante la guerra de Secesión americana y fué causa de una equivocación que produjo á su vez un sensible error de dos valientes Oficiales, por cuya razón no debería permitirse que esto sucediera.

Es deber del Jefe proveer lo necesario para evitar estas malas inteligencias, poniendo en ello el cuidado más exquisito y dando previamente explicaciones claras y minuciosas de la letra y espíritu de sus planes. Pero en la mar es donde se necesita esto más especialmente; pues allí, con el humo, la calma y la interposición de los aparejos de los barcos, se hace muy difícil interpretar bien las señales, que una vez en combate, casi puede decirse son los únicos medios posibles de comunicación. Nelson jamás descuidó esta práctica á la que no fué extraño Suffren; porque tres años antes le escribía á D' Estaing diciéndole: «Se necesitaba tener disposiciones bien concertadas con aquellos que hubieran de ejecutarlas.» La excusa que pueda alegarse en favor de los navíos que le siguieron y tomaron parte en el empeño, no

sirve para disculpar á los barcos de la retaguardia y especialmente al segundo Jefe que conocía perfectamente los planes de Suffren. Consecuente con éstos, debería M. de Tromelin haber obligado á los buques de la cola á que tomaran puesto á sotavento, conduciéndolos él mismo allá en caso necesario. Había bastante viento para ello, puesto que lo hubo para los dos Comandantes que se colocaron á sotavento y se batieron con el enemigo; habiendo ido allí uno de ellos, sin órdenes, obrando sólo por impulso de su buena voluntad y valor, apoyado en la máxima de Nelson que decía: «De ningún Comandante que coloque su buque al costado del enemigo podrá decirse ha obrado muy mal.» El Comandante á que anteriormente nos referimos recibió una felicitación especial de Suffren, que en sí misma era un honor y una recompensa.

En cuanto al mal manejo de los otros, bien fuese debido á incapacidad, espíritu de facción ó indisciplina, es cosa que importa poco al escritor militar, por más que sea asunto muy interesante de dilucidar para los Oficiales franceses, celosos del honor de su corporación. Después de varios desengaños sufridos, las quejas de Suffren se hicieron vehementes, como puede verse por el contenido de su siguiente carta:

«Mi corazón está atormentado por la defección más general. Acabo, justamente, de perder la oportunidad de destruir la Escuadra inglesa..... Todos—sí, todos—podrían haberse acercado al enemigo, puesto que estábamos á barlovento, por su proa, y sin embargo no lo hicieron. Varios de ellos se han portado valientemente en otros combates. Yo no puedo atribuir esta repugnancia más que al deseo de terminar la campaña, á mala voluntad ó á ignorancia; porque no me atrevo á sospechar cosa peor. El resultado ha sido terrible. Debo decir á V., Monseñor, que los Oficiales que han permanecido largo tiempo en la isla de Francia, no tienen nada de marinos ni de militares. No son marinos, porque no han estado en el mar y su carácter mercantil, independiente é insubordinado es absolutamente contrario al espíritu militar.»

Esta carta, escrita por Suffren después de su cuarto combate con Hughes, precisa no tomarla al pie de la letra, porque en ella aparece Suffren no solamente precipitado por su

ardor en esta última ocasión, sino también algo responsable del desorden de su flota. Existen asimismo otras circunstancias y sobre todo la reputación que poseían algunos de los Oficiales censurados, que hacen creer era demasiado duro el cargo de defección general hecho por Suffren. Por otra parte, es indudable que después de haberse dado cuatro combates generales, con la superioridad numérica de los franceses y la dirección de un Jefe tan hábil y decidido como Suffren, la Escuadra inglesa, según la propia expresión de queja del Comodoro francés, «aún existía» y ni siquiera había perdido un solo barco. La única deducción de todo esto es la que saca un escritor naval francés. «La cantidad desapareció ante la calidad» (1). Para el caso, poco importa dilucidar si el defecto estuvo en impericia ó negligencia del deber.

Las faltas con que se manifestó Suffren en el campo de batalla, desaparecen con la conducta general observada en la campaña, donde sólo resaltan las cualidades del Jefe. El combate del 17 de Febrero terminó de la manera siguiente: A las seis de la tarde se roló el viento al SE., después de dos horas de acción. Con este cambio de viento vinieron á quedar los ingleses á barlovento y con su vanguardia en situación conveniente para tomar parte en la lucha. La noche se vino encima y Suffren, á las seis y media, puso su Escuadra á ceñir con el viento por estribor y proa al NE., mientras que Hughes gobernó hacia el Sur con poca vela. Dice Chevalier, Capitán de Navío de la Marina francesa, que Suffren tenía intención de renovar el combate al día siguiente, en cuyo caso debería haber tomado las medidas convenientes para haber conservado al enemigo dentro de alcance eficaz para poder hacerlo, pues era evidente que la táctica de Hughes consistía en no buscar el combate sin contar con alguna ventaja; y dado el estado del *Exeter*, perdido por la concentración de fuegos que sobre él habían hecho los enemigos, suponer

(1) Troude: Batailles Navales.

que Hughes iba á esperarlos tranquilamente, para que volvieran á repetir su ataque, era sencillamente pensar una quimera. Resulta esto tan evidente como probable que Suffren, al ver el estado de su flota y considerar lo mal que se habían conducido sus Capitanes, viese en esto razones suficientes para no desear un nuevo ataque inmediato. A la mañana siguiente al combate, quedaron ambas flotas fuera de la vista una de otra. La persistencia con que soplaron los nortes y el averiado estado de dos de los buques de Hughes, le obligaron á ir á Trincomalee, cuyo abrigado puerto permitía hacer las reparaciones en seguridad. Suffren, inquieto por sus transportes, se fué á Pondichery, fondeándose allí con ellos. Entonces, su deseo fué dirigirse contra Negapatam, pero el Comandante en Jefe de las tropas prefirió operar contra Cuddalore. Tras negociaciones y arreglos hechos con Hyder Ali, desembarcó el Ejército al Sur de Porto Novo, marchando contra Cuddalore, que se rindió el 4 de Abril.

Mientras tanto, Suffren, ansioso de operar contra su principal objetivo, había salido de nuevo el 23 de Marzo, con la esperanza de interceptar el paso á dos navíos de línea que se esperaban de Inglaterra; pero para este objeto, salió ya demasiado tarde, pues los dos buques referidos, de setenta y cuatro cañones cada uno, se unieron al resto de la Escuadra en Madrás el 30 de Marzo. Hughes hizo sus reparaciones en Trincomalee en una quincena, después de lo cual salió de nuevo para Madrás, á donde llegó el 12 de Marzo. Poco después de su llegada á este punto, se le unieron los refuerzos mencionados y entonces salió otra vez para Trincomalee con tropas y material de guerra para la guarnición. El 8 de Abril se vió hacia el NE. á la Escuadra de Suffren que también navegaba con rumbo Sur. Hughes prosiguió su camino este día y los dos siguientes, impulsado por ventolinas flojas del Norte. El 11 avistaba la costa de Ceilán, cincuenta millas al Norte de Trincomalee y arribaba dirigiéndose al puerto. En la mañana del 12 llegaba, á su vez, la Escuadra fran-

cesa, á la que se vió aparecer por el NE., forzando vela en persecución del adversario. Fué éste el mismo día en que Rodney y De Grasse tuvieron su combate en las Antillas; pero en el caso de que nos ocupamos, la situación estaba invertida, porque los franceses y no los ingleses eran quienes buscaban aquí la acción.

La velocidad de los barcos en ambas Escuadras era muy desigual porque las dos tenían navíos forrados en cobre y otros que no lo estaban. Hughes vió que sus buques menos veleros no podían escapar de aquellos del enemigo que lo eran más. En estas circunstancias, toda flota que se bata en retirada, se verá siempre obligada á aventurar el combate, á menos que no se resigne á entregar sus buques de retaguardia. De aquí resulta como condición imprescindible para la seguridad y eficiencia de una Escuadra, la necesidad de formarla agrupando los barcos que sean del mismo tipo, entre los que se fijará de antemano una velocidad mínima. La misma causa—ó sea el peligro corrido por un barco separado de los demás—arrastaba á De Grasse, muy á su pesar, en este mismo día y en otro teatro diferente de la guerra, á ejecutar una maniobra arriesgada, causa de un gran desastre ulterior. Hughes, con mejor acuerdo, resolvió combatir, y, á las nueve de la mañana formaba su línea con el viento por estribor, proa á tierra, la Escuadra en buen orden y con intervalo de dos cables [1] entre los navíos, según puede verse en la lámina XV (A). Su relación, discordante de nuevo con la de Suffren, da una idea radicalmente opuesta de la táctica usada por el Comodoro francés; pero es más favorable á la habilidad de este Jefe y nos referiremos á ella primeramente. Dice así:

«El enemigo, que demoraba al N. $^1/_4$ NE., distancia seis millas con viento de la misma dirección, continuó maniobrando con sus barcos y cambiando sus posiciones en la línea hasta las doce y cuarto de la tarde que arribó á la posición (a) para ata-

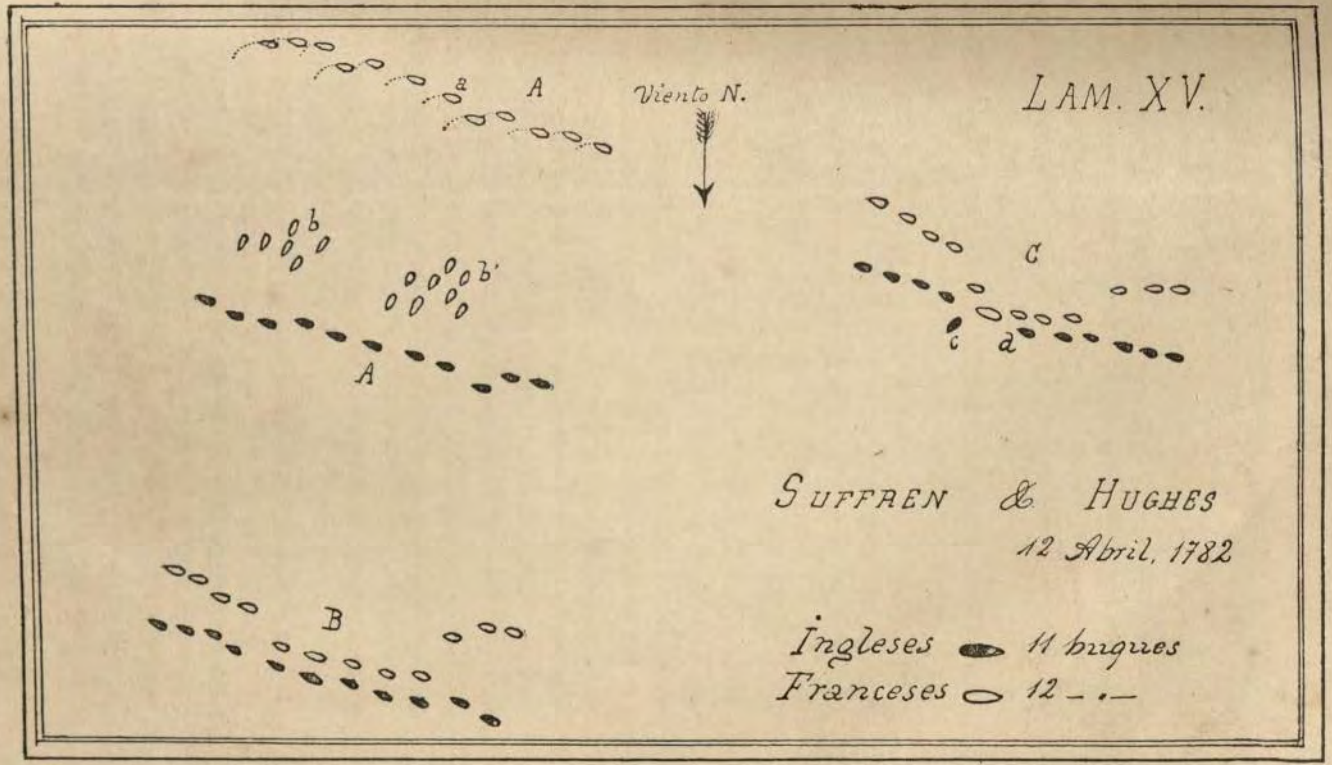
(1) El cable vale, en realidad, 185 metros; pero para los usos de la navegación en Escuadra, artillería, etc, se considera de 200 metros.—*(N. de los T.)*

carnos. Cinco buques de su vanguardia se dirigieron según (b) para empeñar combate con nuestra vanguardia, y los otros siete (b'), gobernaron en derechura sobre los tres navíos de nuestro centro, á saber: el *Superbe*, el *Monmouth* (su matalote de proa) y el *Monarca* (su matalote de popa). A la una y media empezó el combate en la vanguardia de ambas Escuadras, y tres minutos después hacía yo señal de "combatir". El Almirante francés en el *Héros*, seguido de su matalote de popa el *L' Orient* (ambos de setenta y cuatro cañones) se dirigieron sobre el *Superbe* (1), poniéndose á tiro de pistola de él. El *Héros* continuó en su posición, enviando y recibiendo un fuego intenso que duró nueve minutos, y después de esto se encaminó con grandes averías á atacar al *Monmouth*, que en este momento andaba empeñado con otro buque enemigo, haciendo, con esto, sitio para que los buques de su retaguardia pudieran atacar nuestro centro, que era el lugar donde se presentaba el combate más encarnizado. A las tres le llevaba un tiro al *Monmouth* su palo mesana, y poco después le sucedía lo propio al mayor, por lo que arribó á salirse fuera de línea en (c, Fig. C). A las tres y cuarenta minutos continuaba todavía soplando el viento del Norte, sin que se notara síntoma alguno de que fuera á entablarse la virazón y temiendo que nuestros barcos pudieran aterrarse, hice señal de virar por redondo y ceñir el viento en línea de combate sobre la amura de babor, continuando siempre la acción con el enemigo.»

Aquí puede decirse prácticamente que la concentración de fuegos estuvo unida al deseo de venganza. En este combate, el más reñido de todos los que se libraron entre ambos adversarios, tuvieron los ingleses 137 muertos y 430 heridos. De los once buques que en total tomaron parte en la lucha, sólo los dos navíos del centro, ó sean el insignia y su matalote de proa, tuvieron 104 muertos y 198 heridos, que, con respecto á la totalidad de las pérdidas sufridas por la Escuadra, representa un 53 por 100; siendo así que ellos en sí, no constituían más que el 18 por 100 de la misma. Las bajas referidas fueron mucho más numerosas en proporción al tamaño de los buques, que las experimentadas en Trafalgar por las dos cabezas de las columnas (2). Los daños materia-

(1) Los buques insignias franceses é ingleses se señalan en el plano por su mayor tamaño, con respecto á los demás, representados en él.

(2) El *Victory*, navío de cien cañones, insignia de Nelson en Trafalgar, tuvo 57 muertos y 102 heridos. La insignia de Hughes, que era navío de setenta y cuatro cañones, tuvo 59 muertos y 96 heridos. El navío de Collingwood, *Royal Sovereing*, también de cien cañones, tuvo 47 muertos y 94 heridos. El *Monmouth*, de sesenta y cuatro, tuvo en la acción de Hughes 45 muertos y 102 heridos.



LAM. XV.

SUFFREN & HUGHES

12 Abril, 1782

Ingleses 11 buques

Franceses 12 _ .—

les recibidos en casco, aparejo, etc., fueron aún mucho mayores. La Escuadra inglesa, por esta concentración que verificó el enemigo sobre una pequeña fracción de la misma, quedó completamente destrozada. Inferior ya cuando empezó la acción, su inferioridad se acrecentó aún más por tener que abandonar la línea dos barcos que quedaron fuera de combate; lo que aumentó, como es consiguiente, la libertad de movimientos de Suffren.

¿Pero hasta qué punto pensó Suffren en esta concentración? Para determinarlo es preciso recurrir á lo que dicen dos escritores franceses [1] basados en los mismos partes oficiales de Suffren, archivados hoy en el Ministerio de Marina francés. La ventaja práctica ganada por los franceses, es preciso también medirla y juzgarla, comparando en ambas partes las listas de bajas y averías sufridas por cada buque, porque es evidente que si ambas Escuadras recibieron los mismos daños, con que los ingleses los recibieran sólo en dos barcos, haciendo que no estuvieran listos para combate hasta pasado un mes ó más, y los franceses los repartieran entre sus doce navíos, de manera de quedar listos en pocos días, la victoria, táctica y estratégicamente considerada, pertenecería siempre á estos últimos [2].

Con respecto á los propósitos de Suffren, nada hay que indique tuviera pensamiento de efectuar el ataque en la forma descrita por Hughes. Tenía el primero doce navíos, contra once del segundo, y su intención parece haber sido seguir la táctica usual de los ingleses, formando una línea paralela á la del enemigo para arribar después, todos reunidos, buscando el combate de barco con barco. A esto agregó una sencilla combinación, disponiendo que el buque francés número doce, que carecía de adversario, se dirigiese sobre el de extrema retaguardia de la línea inglesa por su parte de sotaven-

(1) Troude: Batailles Navales.—Chevalier: Hist. de la Marine Française.

(2) Esta observación parece tan evidente que no necesita comentario; falta saber, sin embargo, si los Oficiales de Marina la cuentan siempre en el repertorio de sus axiomas.

to, dejándolo así colocado entre dos fuegos. Realmente, la concentración sobre la vanguardia y centro, tal como Hughes la describe, es tácticamente inferior á un esfuerzo semejante dirigido contra el centro y retaguardia de una columna. Esto continúa siendo cierto aun hoy día con los buques de vapor, porque si bien éstos están menos expuestos que los de vela á sufrir la pérdida de su poder motor, tendrán, de todas suertes, que hacer la ciaboga para doblar y dirigirse desde vanguardia á retaguardia, lo que implica la pérdida de un tiempo precioso. Pero donde resulta más cierto todo esto, es con los buques de vela, especialmente con las brisas locas y viento flojo que caracterizan los cambios de monzón, época en que fué librado este combate. Nelson, al querer expresar de una manera enfática su desprecio por los rusos de su tiempo, decía que no habría titubeado en atacar su vanguardia, confiado en la confusión que se produciría en toda la línea, á causa de su poca práctica marinera. La opinión que tenía de los españoles no era mucho mejor, y sin embargo, en el combate de Trafalgar llevó sobre la retaguardia de las flotas aliadas, el peso del ataque.

Tratándose de hombres de mar tales como eran los Capitanes de Hughes, habría sido un error atacar la vanguardia en lugar de la retaguardia, pues sólo una calma chicha hubiera sido capaz de mantener á la última fuera de la acción.

El ataque de Suffren lo describe el Capitán de Navío Chevalier de la manera siguiente: Primero menciona que la línea de Hughes estaba formada sobre la amura de estribor, y después dice:

«Esta maniobra fué imitada por los franceses, y las dos Escuadras quedaron navegando en líneas paralelas, proa al ONO. (A, A). A las once, habiendo quedado nuestra línea bien formada, hizo Suffren señal de arribar al OSO. por movimiento simultáneo; pero nuestros barcos no se mantuvieron en la línea de marcación ordenada, y la vanguardia, que estaba compuesta de los buques más veleros, fué la primera que vino á estar dentro del alcance del enemigo (1). A la una, los navíos in-

(1) Como siempre sucede.

gleses de cabeza rompieron el fuego sobre el *Vengeur* y el *Artesien* (vanguardia francesa). Estos dos navíos orzaron (1) para devolver el fuego, pero se les ordenó en seguida que arribaran y volvieran de nuevo á su puesto. Suffren, que deseaba librar una acción decisiva, siguió su rumbo, recibiendo, sin replicar, los proyectiles enemigos hasta que estuvo á tiro de pistola del *Superbe*, que entonces orzó y se puso á ceñir (B) izando en su palo mayor la señal de "romper el fuego". El Almirante Hughes tenía solamente once barcos, y el *Bizarre*, según las disposiciones dadas por el Comandante en Jefe, debía atacar por la aleta al navío inglés de extrema retaguardia, doblando ésta y colocándose por su parte de sotavento. En el momento en que se oyeron los primeros cañonazos del combate, no estaban todavía en sus puestos nuestros navíos menos veleros. Tomando al pie de la letra las órdenes del Jefe de la División, sin meterse á interpretar su espíritu, los Comandantes de estos navíos orzaron al mismo tiempo que los buques precedentes, y de aquí provino que la línea francesa formara una curva en (B) cuyas extremidades estaban ocupadas en la vanguardia por el *Artesien* y el *Vengeur*, y en la retaguardia por el *Bizarre*, *Ajax* y *Sévère*. La consecuencia de esto fué que los barcos citados quedaran muy lejos de sus correspondientes en la línea enemiga.»

Dado lo que se dice en la relación anterior, escrita por un ferviente adorador de Suffren, que tuvo á su disposición los archivos donde se guardaban todos los documentos oficiales, se ve que el jefe francés pretendió ejecutar un ataque de elemental concepción y de difícil realización. Mantener una flota en línea de marcación con comodidad y desahogo, requiere mucho ejercicio y práctica, especialmente si los barcos tienen velocidades diferentes, como pasaba á los de Suffren. De suerte que las enormes pérdidas sufridas por el *Superbe* y *Monmouth*, debidas, indudablemente, á la concentración, no pueden atribuirse á las disposiciones dadas por Suffren. «Las averías sufridas por el *Héros* al principio de la acción, no le permitieron mantenerse cerca del *Superbe*. No pudiendo poner á tiempo sus gavias por delante por haberle faltado las brazas, pasó avante y no pudo detenerse hasta estar de través con el *Monmouth*» (2). Esto explica cómo el barco últimamente mencionado, que había sufrido ya tantas averías, vino ahora á encontrarse en frente de otro nuevo adversario que

(1) Esto es, presentaron su costado al enemigo en vez de acercarse á él.
(2) Chevalier.

le era muy superior y le produjo muchos daños. El *Superbe* se libró de combatir con el buque de Suffren, pero fué á trueque de empeñar combate con el navío francés que le seguía, el cual era tan poderoso como el de Suffren; y cuando el *Monmouth* abandonó la lucha, dejándose caer á sotavento, ó lo que es lo mismo, arribando, el buque insignia francés también se dejó caer de tal suerte, que durante algunos momentos pudo hacer uso de sus cañones de popa sobre la parte de proa del *Superbe* (C, d). Este barco se encontraba entonces empeñado á la vez por su través y aleta, con dos navíos franceses, que, ya fueran llamados ó no por señal, vinieron á proteger á su Comodoro.

El examen de las bajas sufridas por los franceses, demuestra que sus pérdidas estuvieron mucho más repartidas entre sus buques, que las de los ingleses. Nada menos que tres navíos de los de estos últimos escaparon sin tener siquiera un muerto, mientras que los franceses solamente tuvieron un barco en este caso. El punto esencial de la acción parece haber sido la concentración algo fortuíta verificada por tres navíos franceses—dos de setenta y cuatro cañones y uno de sesenta y cuatro—sobre dos ingleses (uno de setenta y cuatro y otro de sesenta y cuatro). Suponiendo que los buques reunidos fueran todos de igual potencia con respecto á su clase, los franceses tenían ciento seis cañones y los ingleses tan sólo sesenta y nueve, no estando incluída en estas cifras más artillería que la de las bandas.

La conducta del Almirante Hughes en los tres días precedentes á la acción se presta á algunas críticas desfavorables, puesto que se abstuvo de atacar á los franceses á pesar de que estuvieron durante mucho tiempo sotaventeados y no llevaban de ventaja sobre los ingleses más que un solo navío, el cual estuvo largo rato muy separado del cuerpo principal de la Escuadra. Podría decirse, por esto, que Hughes tuvo ocasión de batir al adversario en detalle [1]; pero las re-

(1) Annual Register, 1782.

laciones que conocemos del hecho son demasiado pobres para poder emitir juicio exacto acerca de esta opinión, que será, probablemente, reflejo de las conversaciones de cámara y alcázar sostenidas por los Oficiales subalternos de aquella Escuadra. La relación dada por el mismo Hughes sobre la posición de ambas flotas es vaga y en cierto punto importante, completamente contraria á la francesa. Si es cierto que se ofreció al Almirante inglés la referida oportunidad y no la quiso aprovechar, es indudable que obró así ateniéndose al objeto de su salida, sin buscar ni evitar al enemigo, sino yendo directamente á Trincomalee á desembarcar allí las tropas y provisiones que tenía en sus barcos. En otros términos, su acción estuvo regida por la política francesa más bien que por la inglesa, y ya sabemos que la primera consistía en subordinar el ataque de la flota enemiga á la misión particular que por el momento se llevara entre manos. Si lo hizo por ésto, entonces dejó escapar Hughes una ocasión favorable para combatir y ciertamente que después tendría motivo para arrepentirse amargamente de su negligencia, cuando viese los resultados obtenidos en el combate que se siguió; pero á falta de informaciones precisas, el punto más interesante y más digno de notar es la impresión que produjo esto en la opinión profesional y pública; lo que indica claramente cuán fijo estaba en el ánimo de todo inglés que el primer deber de un Almirante consistía en atacar á la flota enemiga. También puede decirse que las pérdidas experimentadas tomando la ofensiva, difícilmente hubieran podido superar á las que se tuvieron permitiendo al enemigo que fuese el asaltante; pudiendo asegurarse que habrían sido menores ciertamente de las que amenazaban á Hughes si hubiesen sido los Capitanes de Suffren tan buenos como eran los suyos.

Después de la acción fondearon ambas Escuadras á la puesta de sol, en quince brazas de agua y sonda variable. Tres navíos franceses dejaron caer sus anclas en sitios que

había coral. En este fondeadero estuvieron ambas Escuadras una semana, ocupadas en reparar sus averías y distantes entre sí unas dos millas. Dada la miserable condición en que había quedado el *Monmouth*, Hughes esperaba un ataque, pero cuando Suffren acabó sus reparaciones el día 19, dió la vela y permaneció fuera veinticuatro horas invitando á su adversario á un combate que él no quiso provocar. De tal manera comprendió Suffren la situación en que estaba el enemigo, que creyó necesario justificar su conducta ante el Ministro de Marina; lo cual hizo, dándole ocho razones que no precisa enumerar aquí. La última era la falta de eficiencia y celo que ponían sus Capitanes al secundar sus órdenes.

No es probable que Suffren pecase en esto de excesiva precaución; pues por el contrario, su defecto más marcado, como Comandante en Jefe, era un ardor tal que á vista del enemigo se convertía en impaciencia y le llevaba algunas veces á entrar en acción, prematuramente y en desorden. Pero, si en los detalles y ejecución de sus combates ó en sus combinaciones tácticas se ve que Suffren fracasó, en ocasiones, por impetuosidad propia ó por insuficiencia de la mayor parte de sus Capitanes, en cambio en la conducta general de la campaña, en la estrategia, que es donde resaltan más principalmente las cualidades personales del Comandante en Jefe, en esto, su superioridad fué manifiesta y no hay duda alcanzó brillantes éxitos. Entonces el ardor se cambiaba en energía incansable é imperiosa que sabía transmitir á sus subordinados. La impetuosidad de su carácter provenzal arrollaba toda dificultad, creaba recursos donde no los había y hacía sentir su influencia en todos los barcos que estaban á sus órdenes. No hay lección militar más instructiva ni de valor más imperecedero que la ingeniosidad y rapidez con que, sin tener un puerto que le sirviera de base de operaciones y ni siquiera recursos de víveres, reparaba constantemente su flota y salía á la mar antes que su adversario, quien, más calmoso y con todos los elementos que á él le fal-

taban, bregaba de contínuo con sus reparaciones perdiendo en ellas un tiempo precioso.

El combate referido últimamente obligó á los ingleses á seis semanas de inacción hasta que el *Monmouth* pudo quedar reparado. Desgraciadamente para Suffren, su situación no le permitía tomar desde luego la ofensiva, porque andaba escaso de gente, provisiones y especialmente de madera y pertrechos de respeto para el aparejo. En un oficio que dirigió á su Gobierno después de la acción, decía: «Me encuentro sin perchas de respeto con que reparar la arboladura y á la Escuadra le faltan por lo menos doce masteleros de respeto.»

Se esperaba en Punta de Gales la venida de un convoy que traía víveres y material. Punta de Gales, como todo el resto de Ceilán, excepto Trincomalee, era todavía holandés. En vista de esas noticias fondeó Suffren en Batacalo al Sur de Trincomalee, sitio en que estaba colocado entre Hughes y los buques ingleses que vinieran del exterior, ocupando también una posición favorable para poder proteger los convoyes propios que fueran á unírsele. El 3 de Junio salió para Trangnebar, posesión danesa, donde estuvo dos ó tres semanas estorbando las comunicaciones inglesas entre Madrás y la flota de Trincomalee. Al dejar este punto se dirigió á Cuddalore para comunicar con el Comandante en Jefe de las fuerzas de tierra y con Hyder Ali. Encontró á este último muy descontento con la escasa cooperación que le prestaban los franceses; pero Suffren había ganado el favor de este Príncipe, que le manifestó el deseo de verlo á la vuelta de la expedición que tenía entonces en proyecto; porque el Comodoro francés, fiel á su instinto siempre exacto, pensaba buscar de nuevo á la Escuadra inglesa, atacarla y *después* de batirla, dirigirse contra Negapatam.

Mas al pensar así, no era porque alentara él en ello ninguna mira estrecha de amor propio profesional,—pues siempre había reconocido la necesidad, tanto política como estra-

tégica, de sostener la alianza con el Sultán y establecer la supremacía francesa en la costa y el interior,—sólo que para conseguirlas, comprendió claramente que el primer paso era obtener el dominio del mar y para esto se hacía preciso inutilizar la flota inglesa. La tenacidad y vigor con que persiguió esta gran mira, á pesar de los grandes obstáculos con que luchaba y la clarividencia con que vió todo esto, constituye, á no dudarlo, el mérito distintivo de Suffren sobre el grupo de los demás Almirantes franceses que, émulos suyos en valor, no pudieron desligarse de los lazos en que los retuvo una deplorable tradición y la persecución de un falso objetivo.

Hughes, mientras tanto, después de arbolarle al *Monmouth* sus bandolas (1) había ido á Trincomalee, donde su Escuadra acabó de pertrecharse de todo lo preciso y desembarcó en tierra los enfermos para que fuesen curados. Pero á pesar de esto, es evidente que los ingleses no habían poseído aún á Trincomalee suficiente tiempo para convertirlo en Arsenal ó puerto de aprovisionamiento, según queda dicho anteriormente, comprobando esto lo que decía Hughes: «Yo podré poner arboladura nueva al *Monmouth* con las perchas de respeto que hay á bordo de varios navíos.» Sus recursos eran, sin embargo, superiores á los de su adversario. En el tiempo que Suffren estuvo en Tranquebar hostigando á los ingleses con la interrupción de sus comunicaciones entre Madrás y Trincomalee, Hughes permanecía pacíficamente en este último puerto, del cual no salió hasta el 23 de Junio para Negapatam, un día después de haber llegado Suffren á Cuddalore. Las dos Escuadras se aproximaban de nuevo una á otra y Suffren apresuró sus preparativos de ataque, tan pronto supo que su enemigo estaba en sitio donde él podía buscarlo. Hughes se mantuvo allí á la espectativa de sus movimientos.

(1) Se llama así el aparejo provisional que se arma cuando por cualquier concepto el buque desarbola de su aparejo principal.—*(N. de los T.)*

Antes de su salida, tuvo Suffren ocasión de decir á su país, en carta que escribía sobre las operaciones, lo siguiente: «Desde mi llegada á Ceilán he conseguido que la Escuadra quede equipada para seis meses de servicio, lo cual se debe, en parte, á la ayuda de los holandeses, y lo demás á las presas cogidas; mi Escuadra está aprovisionada para una campaña de seis meses, y cuento también con raciones de harina y arroz aseguradas para más de un año.» Debía ser esto, en realidad, motivo muy justo de orgullo para Suffren; pues sin tener puerto alguno propio y estando desprovisto de todo recurso, había conseguido vivir sobre el enemigo, el cual, con su comercio y sus buques cargados de repuestos, había provisto las necesidades del adversario. A esta multiplicidad de recursos, ó lo que es lo mismo, á su facultad para sacar partido de todo, y á la actividad desplegada por sus cruceros, inspirados por él mismo, es á lo que se debió este resultado. Y sin embargo, el Comodoro no tenía más que dos fragatas, que era la clase de buques á propósito, á la que un Almirante podía confiar principalmente esta guerra de merodeo. El 23 de Marzo estaban ya casi agotadas las provisiones y los respetos. Seis mil pesos en metálico y las provisiones aportadas por el convoy, constituían en aquel momento sus únicos recursos. Desde entonces acá, había librado un combate muy reñido que le costó mucho, no solamente en hombres, sino en municiones y averías sufridas en la arboladura.

Después de este combate, dado el 12 de Abril, no le quedaba más pólvora y municiones que para sostener otro igual; y sin embargo, tres meses después se le encontraba de nuevo habilitado en la forma que queda dicho, pudiendo mantenerse en la mar durante seis meses seguidos, sin abandonar su Estación ni necesitar auxilios de ninguna clase. Semejante resultado no se debió más que á él mismo, á su confianza propia y á su grandeza de alma, como puede decirse sin exageración. No se esperaba cosa semejante en París; al contrario, se preveía la vuelta de la Escuadra á la

isla de Francia para aprovisionarse; pues parecía imposible que pudiese permanecer en una costa hostil, tan lejos de su base más próxima de operaciones, en condición eficiente de servicio. Pero Suffren pensaba de manera distinta: con verdadera intuición militar y sentido exacto del valor de su propia profesión, consideró que el éxito de las operaciones en la India dependían únicamente del dominio del mar, y por lo tanto, de la presencia contínua de su Escuadra en aquellos mares; por lo que no retrocedió ante el intento de efectuar aquello que, hasta entonces, se había considerado un imposible. Semejante firmeza de espíritu pone el sello distintivo á su genio, el cual, para que sea debidamente apreciado, debe considerársele teniendo en cuenta las circunstancias de su tiempo y de las generaciones precedentes, entre las cuales se educó él.

Nació Suffren el 17 de Julio de 1729 y sirvió en las guerras de 1739 y 1756. Entró en fuego por primera vez en el combate de Mathews, frente á Tolón, el 22 de Febrero de 1744. Fué contemporáneo de D' Estaing, De Guichen y De Grasse en los días que precedieron á la Revolución Francesa, cuando el levantamiento de un pueblo vino á enseñar á los hombres, cuán frecuentemente las cosas que se creen imposibles, son posibles; hecho que comprobaron después Napoleón y Nelson, haciendo ridícula la palabra imposible. Su conducta y acción tuvieron, pues, en esta época, el mérito adicional de la originalidad, pero su elevado carácter era aún capaz de mayor prueba. Convencido de la necesidad que había de mantener su Escuadra en la Estación que le estaba designada, se aventuró á no hacer caso, no sólo á las murmuraciones de sus Oficiales sino á las órdenes expresas del Gobierno; pues al llegar á Batacalo se encontró con instrucciones que le mandaban volver á la isla de Francia y en lugar de ver en esto un medio de descargar el inmenso peso de su responsabilidad, resolvió desobedecer las órdenes, dando por ello sus razones y asegurando que sobre el terreno podía él juzgar,

mejor que el Ministro desde Europa, lo que demandaban las exigencias de la situación.

Semejante Jefe merecía mejores subordinados y mejor colega que el que tuvo en el mando de las fuerzas de tierra. Dadas las condiciones generales que afectaron á la lucha marítima, decir si con ella hubiera podido destruirse ó no el imperio de los ingleses en la India, es cosa realmente dudosa; pero de todos modos, es cierto de manera indudable, que entre todos los Almirantes de las tres Naciones beligerantes, no hubo ninguno más capaz que Suffren para alcanzar semejante resultado. Aun hemos de verlo soportando pruebas más rudas y siempre lo encontraremos á la misma altura.

En la tarde del 5 de Julio avistó la Escuadra de Suffren á la inglesa que estaba fondeada en Cuddalore. Una hora después, un chubasco repentino de viento se llevaba por la banda los masteleros mayor y mesana de uno de los barcos franceses. El Almirante Hughes se puso en vela y ambas flotas pasaron la noche maniobrando. Al siguiente día, el viento favorecía á los ingleses, encontrándose los adversarios formados en línea de combate, con el viento por estribor, proa al SSE. y viento del SO. Por falta de actividad imperdonable del buque francés desarbolado, éste no había reparado aún sus averías, así que el número de buques combatientes era igual por ambas partes: once por cada una. A las once de la mañana, los ingleses arribaron todos á la vez y empeñaron combate barco con barco; pero como sucede usualmente en estas condiciones, los buques de la retaguardia no entraron en acción tan de cerca como los de la cabeza (Lámina XVI, posición I). El Capitán de Navío Chevalier, pone gran empeño en hacer resaltar que semejante falta fué reproducción de la cometida por la retaguardia francesa el 12 de Abril [1]; pero al hacer esta comparación, olvida decir que la

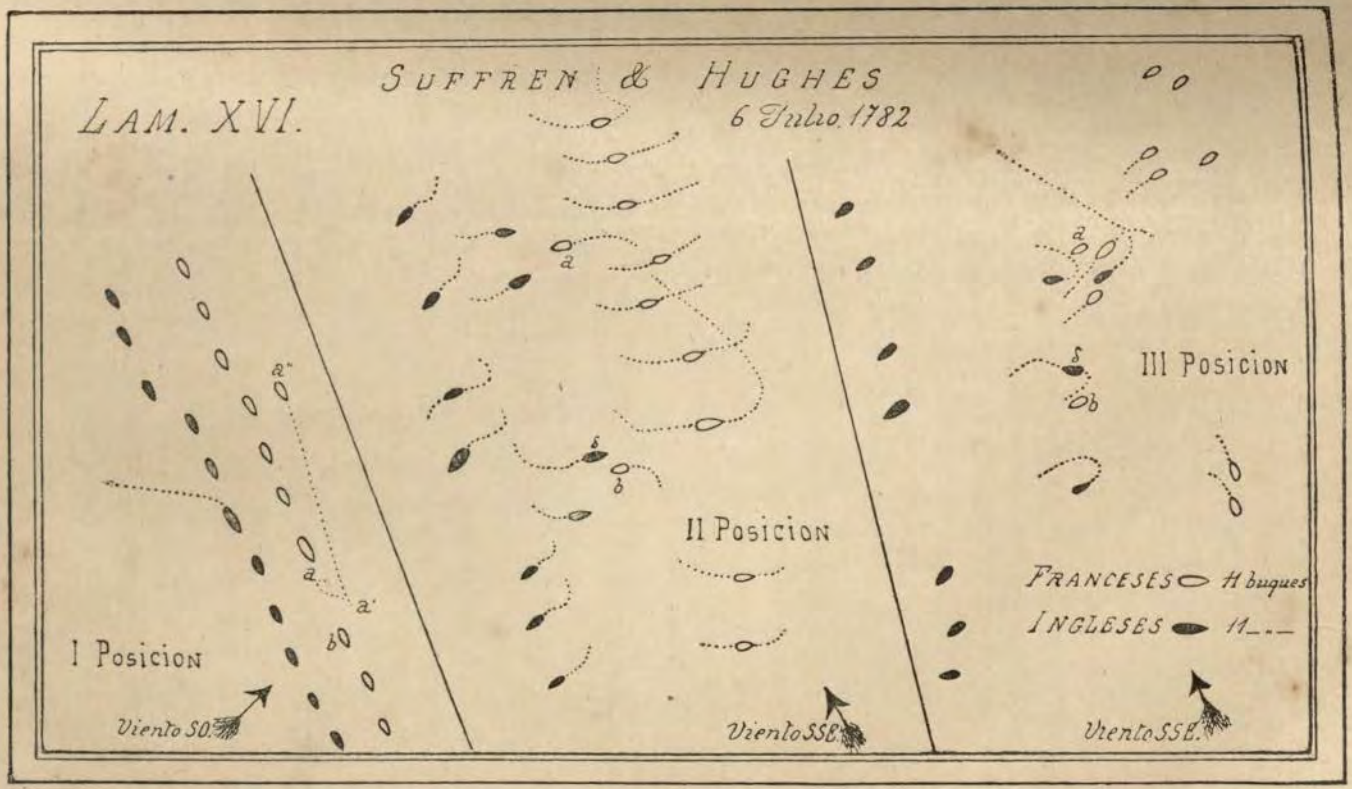
(1) La relación inglesa da una explicación totalmente diferente de la causa original que separó á ambas retaguardias. «En esta acción no tocó en suerte al *Monmouth* tomar parte muy considerable en el ataque, porque la retaguardia del ene-

vanguardia francesa, tanto en esta ocasión cuanto después el 3 de Septiembre, estuvo al maniobrar tan desacertada y torpe, como la retaguardia. Poca duda puede ya quedar en el ánimo del atento lector, de la inferioridad profesional de la mayor parte de los Capitanes franceses respecto á sus adversarios los ingleses. En el tiempo que duró esta parte del empeño, el buque que hacía el número cuatro en el orden francés, ó sea el *Brillant* (a), perdió su palo mayor, arribó á salirse fuera de la línea (a') y después se fué á sotavento, quedándose gradualmente atrás (a").

A la una de la tarde, cuando la acción era más reñida, se roló el viento de repente al SSE., por lo que los buques viraron, quedándose recibiendo el viento por babor (posición II). Cuatro navíos ingleses, el *Sultán* (s), *Worcester, Burford* y *Eagle,* viendo que se entablaba la brisa, arribaron, metiendo sobre babor, hacia la línea francesa, mientras que los otros tomaron por avante y vinieron á quedar recibiendo el viento por estribor. De la otra parte, ó sea del lado de los franceses, todos sus buques, á excepción de dos, el *Brilliant* (a) y el *Sévère* (b), quedaron de la vuelta contraria que los ingleses; de modo que el cambio de viento tuvo por efecto separar al cuerpo principal de ambas Escuadras, y traer á un encuentro, en las dos líneas, á cuatro navíos ingleses y dos franceses. El orden técnico quedó en absoluto destruído. El *Brilliant,* que se había sotaventeado mucho con respecto á su primitiva posición, vino á quedar bajo el fuego de los dos navíos ingleses de retaguardia *Worcester* y *Eagle* que, como se ha dicho, arribaron á tiempo de poder acercarse á la línea francesa. Suffren, en persona, vino en su ayuda (posición III, a)

---

migo quedó á sotavento y tan lejos de los buques de la retaguardia británica, que éstos, aun á pesar de tener el viento favorable, no pudieron acercarse á los contrarios sin romper el orden de su linea, de manera considerable.» (Memorias del Captain Alms Naval Chronicle, vol. II). Semejantes contradicciones es muy usual encontrarlas, y á menos que no se lleve en ello alguna mira especial, no viene á nada tratar de ponerlas de acuerdo. Alms, parece que fué no solamente un hombre de mar de primera, sino también un Oficial de acción resuelta é independiente. Su relación debe, pues, ser cierta.


SUFFREN & HUGHES
LAM. XVI.
6 Julio 1782
I Posicion
II Posicion
III Posicion
Viento SO.
Viento SSE.
Viento SSE.
FRANCESES H buques
INGLESES 11

y alejó á los ingleses, que se vieron también amenazados, con la aproximación de dos navíos más, franceses, los cuales, en cumplimiento á la señal de su Jefe, habían virado y se dirigían hacia el O.

Mientras tenía lugar esta acción parcial, el otro navío francés expuesto, ó sea el *Sévère* (b), estaba empeñado con el *Sultán* (s), y si creemos lo que dice el Capitán de Navío francés Mr. de Cillart, sostenía también combate con dos buques más, ingleses, siendo muy posible que dada la posición del *Burford* en la línea, le atacara además éste. Sea lo que quiera, el resultado fué que el *Sévère* arrió su bandera, pero cuando el *Sultán* viraba ya para alejarse, el navío francés rompió de nuevo el fuego, enfilando al buque inglés. Lo que sucedió fué que el Comandante francés dió, en efecto, la orden de rendirse y se ejecutaron todas las formalidades y prevenciones convenidas, como señales de sumisión; pero los Oficiales del buque, al enterarse de ello, no hicieron caso de la orden de su Comandante y no queriendo rendirse, hicieron fuego sobre el enemigo, cuando la bandera estaba ya arriada. Examinado el hecho aisladamente, podría decirse que los franceses usaron aquí de una *estratagema de guerra* indigna; pero visto el asunto más despacio, se comprende sería injusto atribuirles premeditación en el hecho. Las posiciones de los diferentes navíos eran tales, que el *Sultán* no podría haber asegurado su presa, pues había otros buques franceses que se aproximaban y habrían podido rescatarlo.

La indignación de los subalternos del *Sévère* ante la debilidad de su Comandante, se comprende perfectamente, y su resolución de desobedecer la orden es excusable en hombres que, de repente, se encuentran frente una cuestión inesperada que hay que resolver en el calor del combate y bajo el estigma de la vergüenza. Sin embargo, una buena fe escrupulosa, parece exigía hubiesen esperado á que su libertad viniera de otras manos que no estuvieran ligadas á la acción de su Comandante, ó por lo menos que lo hubieran hecho sin

que el asaltante, (que había ya interrumpido su fuego) hubiese recibido daño alguno de parte de ellos. El Comandante fué suspendido en seguida de mando por Suffren, que lo envió á Francia, donde fué juzgado y sentenciado después por el Rey á perder su empleo, habiéndose condenado él mismo con la defensa que intentó hacer de su acto: «Cuando el Comandante De Cillart vió que se alejaba la Escuadra francesa—porque todos los barcos menos el *Brilliant* habían caído de la otra vuelta—creyó inútil prolongar su defensa y arrió la bandera. *Los barcos que combatían contra él cesaron inmediatamente el fuego* y uno que había por su banda de estribor se dirigió hacia fuera. En ese momento el *Sévère* cayó sobre estribor, quedando sus velas en viento, y entonces el Comandante De Cillart ordenó que volviesen á hacer fuego los cañones de la cubierta baja, los únicos que aun tenían sirvientes, consiguiendo reunirse después á su Escuadra» [1].

De las cinco acciones libradas por Suffren en las costas de la India, ésta es la única en que el Almirante inglés fué el asaltante. No podrá encontrarse en ella indicación alguna que revele la existencia de una concepción militar elevada, ni tampoco nos enseña nada respecto á táctica; pero, en cambio, vemos á Hughes demostrando contínuamente las aptitudes, hábito de reflexión y previsión propias del consumado hombre de mar, unido á un valor por encima de toda prueba. Constituía Hughes, en realidad, un tipo admirable de lo que eran la generalidad de los marinos ingleses de mitad del siglo XVIII; y aunque es imposible dejar de condenar la ignorancia general que demostró en la parte más importante de la profesión, conviene también notar cuán allá fué

(1) Troude: Batailles Navales. Desde á bordo del buque de Suffren se vió que el *Sévère* se había quedado sin bandera, pero se supuso que algún tiro le habría llevado las drizas. Al día siguiente envió Hughes al Comandante del *Sultán* á reclamar la entrega del barco rendido, pero la demanda fué desde luego denegada. «El *Sultán*—dice Troude,—que había virado para tomar posesión del *Sévère*, fué víctima de esta acción, porque durante algún tiempo estuvo recibiendo todo el fuego del navío francés, sin poderle contestar.»

en el dominio de otra porción de detalles que á ella le incumben, lo mismo que en su tenaz determinación de no ceder, con lo que suplió el señalado defecto indicado. De la misma manera que las legiones romanas reparaban con frecuencia los disparates cometidos por sus Generales, así hacían con frecuencia los Comandantes y gente de mar inglesa, salvando lo que pudiera haberse perdido por los errores de sus Almirantes,—errores que ningún Comandante ni hombre de mar inglés reconocía, y probablemente tampoco los habrían confesado aunque hubieran estado convencidos de ellos.—En ninguna parte se demostraron estas sólidas cualidades tan patentemente como en los combates de Suffren, porque en ninguna parte hubo necesidad tan imperiosa de ello. Jamás se vieron ejemplos más magníficos de resistencia desesperada, si bien inútil, contra fuerzas abrumadoras. No es fácil encontrar en los anales navales muchos casos como el del *Monmouth* el 12 de Abril, y el del *Exeter* el 17 de Febrero. De este último buque se cuenta un incidente digno de mención. «Hacia el final de la acción y cuando el *Exeter* estaba ya perdido y hecho una boya, fué el piloto á preguntarle al Comodoro King, qué debía hacer con el barco, puesto que había dos navíos enemigos que se dirigían de nuevo sobre él. El Comodoro King respondió lacónicamente: "No hay que hacer nada más que combatir hasta que se vaya á pique"» (1). El buque se salvó al fin.

Suffren, por el contrario, tuvo por este tiempo que sufrir y apurar el límite de su paciencia por las torpezas y negligencias de sus Capitanes. Cillart fué enviado á Francia; pero, además, hubo otros dos que fueron depuestos de sus mandos. Ambos eran personas de influencia y uno de ellos hasta pariente del mismo Suffren. Sin embargo, por necesario y preciso que fuera este paso, pocos habrían tenido la resolución de tomarlo, á no ser Suffren; porque por estas fechas tenía él tan sólo el grado de Capitán de Navío y no era per-

(1) Annual Register, 1782.

mitido ni aun á los Almirantes obrar así con sus subordinados. «Quizás esté V. disgustado, Monseñor—decía él de oficio—porque haya yo tardado tanto tiempo en usar de este rigor; pero ruego á V. que recuerde que los reglamentos no conceden esta facultad ni aun siquiera á un Oficial General y yo no lo soy.»

Pero inmediatamente después de la acción del 6 de Julio, es cuando la superior energía y capacidad militar de Suffren, hacen sentir más señaladamente su influencia en los resultados de la contienda sostenida contra Hughes. La lucha había sido encarnizada, pero las cualidades militares empezaban á producir su efecto, como no podía ser menos. Las pérdidas de hombres, experimentadas en las dos Escuadras durante la última acción, estaban en razón de uno á tres, á favor de los ingleses; pero por otra parte, éstos habían sufrido, aparentemente, más averías en la arboladura y aparejo; es decir, en su poder motor. Ambas flotas fondearon á prima noche; los ingleses en Negapatam y los franceses, á sotavento, en Cuddalore. El 18 de Julio, Suffren estaba de nuevo listo para salir á la mar; mientras que Hughes decidía en el mismo día salir para Madrás con el fin de concluir allí sus reparaciones. Suffren tuvo también que detenerse unos días más, en razón á la necesidad política que tenía de visitar oficialmente á Hyder Ali, después de lo cual salió para Batacalo, á donde llegó el 9 de Agosto, para esperar allí los refuerzos y víveres que debían venir de Francia.

El 21 los recibió y dos días después salía con su Escuadra, que contaba ahora con catorce navíos de línea, en dirección de Trincomalee, donde fondeó el 25. A la siguiente noche se desembarcaron las tropas, se levantaron baterías y se emprendió el ataque con vigor. El 30 y 31 se rindieron las dos fortificaciones que constituían toda la fuerza defensiva de la plaza y con esto pasó este importante puerto á manos de los franceses. Convencido Suffren de que Hughes aparecería pronto por allí, concedió en seguida al Gobernador

de la plaza todos los honores de la guerra que le pedían, contentándose él con la ganancia substancial que significaba la posesión de la plaza. Dos días después de esto ó sea en la tarde del 2 de Septiembre, divisaban las fragatas francesas exploradoras á la flota inglesa.

Durante estas seis semanas que Suffren había aprovechado tan activamente y tan bien, el Almirante inglés había estado fondeado tranquilamente en puerto, haciendo sus reparaciones y recorrida.

No hay informaciones precisas para decir hasta qué punto hubiera podido evitarse esta dilación, pero dada la aptitud bien reconocida de los marinos ingleses de esta época, apenas puede dudarse que si Hughes hubiese poseído la incansable energía de su gran rival, de seguro habría podido ganarle los pocos días que dicidieron la suerte de Trincomalee, librando un combate que hubiera sido la salvación de la plaza. La certidumbre de esta conclusión se ve desde luego comprobada por las propias versiones de Hughes, pues éste dice que el 12 de Agosto estaban los barcos casi listos; y sin embargo, y á pesar de los temores que se tenían de que se verificase un ataque contra Trincomalee, no salió del puerto hasta el 20. La pérdida de Trincomalee forzó á Hughes á abandonar la costa oriental que se hacía muy peligrosa por la aproximación de la monzón del NE., confiriendo, en cambio, á Suffren, una ventaja estratégica de importancia, y esto sin hablar ya del efecto político que tuvo el hecho sobre los Príncipes indígenas de la India.

Para apreciar por completo el contraste que hay entre los dos Almirantes, es necesario también considerar la diferencia de sus situaciones, en lo que toca á los materiales disponibles para efectuar sus reparaciones. Después de la acción del 6, Hughes encontró en Madrás perchas, jarcias, repuestos de material y víveres; mientras que Suffren no encontró nada en Cuddalore. Para poner á su Escuadra en estado de poder combatir, necesitaba diecinueve masteleros nuevos, va-

rios palos machos, vergas, velas, jarcia, etc. A fin de salir á la mar de alguna manera, se hizo preciso quitarles los palos á las fragatas y barcos más pequeños, para dárselos á los navíos, al par que se desmantelaban las presas inglesas para vestir y equipar con sus pertrechos á las fragatas. Se mandaron buques al estrecho de Malaca con objeto de procurarse allí más perchas y madera de construcción. Se echaron abajo casas de las que había en tierra, para sacar madera con que carenar los cascos de los buques. Las dificultades se aumentaban por la naturaleza del fondeadero que era una rada abierta en la que, con frecuencia, entraba la mar de leva, y donde siempre había que temer la presencia de la Escuadra inglesa; pero el trabajo se ejecutaba á la vista del Comandante en Jefe, quien, al igual de Lord Howe en Nueva York, inspiraba ánimo á los trabajadores por su constante presencia entre ellos. «A pesar de su gran obesidad, Suffren desplegaba el ardor de la juventud, estando en todas partes donde se trabajaba; y bajo su poderoso impulso se hacían los trabajos más difíciles con la mayor rapidez. Cuando sus Oficiales le representaban el mal estado de la flota y la necesidad de contar con un puerto para los navíos de línea, les contestaba invariablemente: hasta que no tomemos nosotros á Trincomalee, las radas de la costa de Coromandel ya nos servirán, aunque sean abiertas.» (1) Y en efecto; á la actividad desplegada en la costa de Coromandel fué á lo que se debió el éxito de Trincomalee. Las armas con que Suffren combatió, son ya hoy día viejas; pero los resultados forjados por su tenacidad y fertilidad de recursos quedarán siempre patentes, como lecciones imperecederas de la Historia.

Mientras se revelaban del modo expuesto los caracteres de los dos Jefes que luchaban por la supremacía de la India, los Gobiernos de sus respectivos países nos daban otras lecciones no menos duraderas, referentes á los esfuerzos hechos

(1) Cunat: Vie de Suffren.

para restablecer el equilibrio de fuerzas entre ambos adversarios. El Gabinete inglés, tan pronto supo la noticia del combate de Porto Praya, alistó una expedición grande y compacta que, convoyada por una poderosa Escuadra de seis navíos de línea y al mando de un Oficial activo, salió en Noviembre de 1781, con destino á la India, para reforzar á Hughes. En cambio, los franceses despacharon, comparativamente, escasos refuerzos, destacados siempre en forma de pequeños cuerpos cuya salvaguardia se confiaba al secreto más bien que á la fuerza. Esto produjo, como consecuencia natural, que ninguno de ellos llegara á su destino; de suerte, que Suffren, mientras se hallaba luchando con innumerables obstáculos, tuvo además que pasar por el dolor de saber que, hoy uno y mañana otro, todos los destacamentos mandados en su ayuda eran capturados ó forzados á volver de nuevo á Francia, antes de que pudieran siquiera salir de los mares de Europa. Había, en verdad, muy poca seguridad para Divisiones tan pequeñas, al Norte del Estrecho de Gibraltar. Con esto sucedió que las ventajas ganadas por la actividad de Suffren fueron, al fin y al cabo, esterilizadas. Anteriormente á la captura de Trincomalee, los franceses eran superiores en el mar; pero en los seis meses siguientes, cayó la balanza del otro lado, con la llegada de los refuerzos ingleses al mando de Sir Richard Bickerton.

Con su presteza habitual, el Comodoro francés se preparó inmediatamente para combate, no bien hubo conseguido la rendición de Trincomalee. Tanto los cañones como los hombres desembarcados, fueron en seguida reembarcados en sus respectivos barcos, y al puerto se le aseguró, dotándole de una guarnición suficiente para impedir que pudiera sentirse ansiedad alguna por su posesión. Este gran marino, que con los medios de que disponía había hecho en proporción tanto como pudiera haber realizado el más célebre en la Historia y que tan de relieve puso la esfera é influencia del Poder Naval, no quiso en manera alguna subordinar los movimientos

de su flota ni arriesgar la importancia de su conquista (como lo hubiera hecho sin necesidad), cargando sobre sus barcos la obligación de defender el puerto adquirido. Lo que hizo fué dotarlo de una guarnición adecuada, y cuando Hughes apareció allí, había ya pasado la oportunidad de conseguir, por medio del Poder Naval inglés, el rescate del puerto con un solo combate.

Sin duda que, con una campaña victoriosa en que se consiguiera destruir ó rechazar al Poder Naval de los franceses, podría conseguirse este resultado; pero Suffren tenía motivos para creer que en lo sucesivo, y fueran las que fueran las desgracias que pudieran originarse en un solo día, él había de poder hacer más, que aguantarse en su puesto frente á su adversario.

Los puertos de mar deben defenderse por sí mismos, pues la esfera de la flota es el mar libre; su objeto ofender más bien que defender, y su objetivo la Marina del enemigo doquiera pueda encontrarla. Suffren veía ahora ante sí la Escuadra de quien dependía el dominio inglés del mar; sabía que poderosos refuerzos debían llegar antes de la próxima estación, y por lo tanto, se apresuraba á atacarla. Hughes, mortificado por el chasco sufrido no habiendo llegado á tiempo, (pues que con un combate indeciso, librado antes de la rendición de Trincomalee, hubiera podido salvarse lo que una victoria completa no podía ya recuperar) no tenía humor de rehusar el combate. Sin embargo, con juicio sano y prudente, se retiró hacia el SE., huyendo en buen orden, según la expresión de Suffren, regulando la velocidad de su Escuadra por la de los buques menos veleros y gobernando según una porción de rumbos diferentes; de tal suerte, que la caza la emprendió el enemigo al romper el día, y hasta las dos de la tarde no pudo alcanzarlo. El objeto que los ingleses se llevaban con esto, era atraer á Suffren suficientemente á sotavento del puerto para hacer que si sus buques sufrían averías, no pudiese después tomarlo fácilmente.


SUFFREN & HUGHES.
3 Septiembre, 1782.
INGLESES 12 buq.s
FRANCESES 14_ _ _
Vientos A-B . SO.
" C . ESE
A
B
C
LAM. XVII.

Los franceses tenían catorce navíos de línea por doce los ingleses. Esta superioridad, unida á la clara apreciación que Suffren hacía de la situación militar de la India, aumentaba sus deseos naturales de provocar la acción; pero sus buques no eran muy veleros, y además, estaban mal manejados por hombres negligentes y descontentadizos. Semejantes circunstancias, puestas bien de manifiesto durante la penosa y larga persecución, acabaron por irritar y exasperar el carácter ardiente del Comodoro, el cual estaba siempre bajo la impresión de la urgencia, que durante dos meses le aguijoneaba, haciéndole precipitar las operaciones de su Escuadra. Las señales y maniobras se sucedían con objeto de traer á sus desordenados barcos á la debida posición. Dijo después el Almirante inglés que vigilaba cuidadosamente su aproximación, que los franceses «unas veces avanzaban precipitadamente y otras facheaban para detenerse; pero todo en orden tan irregular, que parecía como si estuvieran indecisos respecto á lo que habían de hacer.»

Sin embargo, Suffren se aproximaba, y á las dos de la tarde, encontrándose ya á veinticinco millas de distancia de su puerto, con su línea parcialmente formada y teniendo al enemigo dentro de alcance eficaz, hizo señal de «orzar á ceñir el viento» con objeto de corregir bien el orden, antes de arribar y dirigirse sobre el adversario; pero un sinnúmero de torpezas cometidas al ejecutar la orden, hizo que las cosas quedaran peor de lo que estaban; y al fin, el Comodoro, perdiendo la paciencia, hizo señal de atacar, treinta minutos después (Lámina XVII, A). A esta señal le siguió, poco después, otra disponiendo acercarse y empeñar combate á tiro de pistola; pero la orden fué obedecida con torpeza y calma y Suffren, al ver esto, dispuso se tirara un cañonazo para afirmar la señal, como es costumbre; desgraciadamente, la dotación de su propio barco interpretó esto como señal de romper el fuego; por lo que el buque insignia disparó toda su artillería, ejemplo que siguieron los demás navíos á pe-

sar de estar todavía á distancia de medio tiro de cañón, lo cual en las condiciones de aquella artillería, equivale á decir que sus efectos no eran decisivos. De este modo sucedió, al fin, que, como resultado de una porción de torpezas y malas maniobras, el combate empezó con gran desventaja por parte de los franceses, á pesar de su superioridad numérica. Los ingleses, que se habían estado retirando con poca y manejable vela, estaban en muy buen orden y completamente listos, mientras que sus adversarios carecían de formación (B). Siete navíos se habían adelantado para envolver al enemigo [1] y quedaban ahora por la proa de la vanguardia inglesa formando un grupo irregular á bastante distancia de aquélla, de suerte que sus servicios eran poco útiles; en el centro se había formado también otro grupo confuso de barcos, amontonados unos sobre otros, que se impedían mútuamente hacer fuego. En estas condiciones, el peso total de la acción recayó sobre el buque insignia de Suffren (a) y otros dos más que vinieron en su ayuda, al propio tiempo que en la extrema retaguardia quedaba un pequeño navío de línea apoyado tan sólo por una fragata de gran tonelaje, empeñados ambos con toda la retaguardia inglesa; por cuya razón los dos buques fueron bien pronto vencidos y obligados á retirarse.

Apenas si puede comprenderse una operación militar peor ejecutada. Los buques franceses, en el combate, no se apoyaron los unos á los otros; estuvieron tan agrupados que se estorbaron unos á otros el uso de sus fuegos, aumentando sin necesidad el blanco ofrecido al enemigo, y en lugar de concentrar todos sus esfuerzos, permitieron que quedaran tres navíos, casi abandonados á sí mismos, recibiendo el fuego convergente que sobre ellos hizo toda la línea inglesa [2].

(1) Las curvas en (B) representan los movimientos de los navíos *después* del cambio de viento con que terminó prácticamente el combate. Los barcos manifiestan por sí mismos el orden del combate.

(2) El enemigo formaba un semicírculo á nuestro alrededor, enfilándonos por proa y popa, cuando el barco orzaba; después caía con el timón á sotavento. — *Journal du Bord du Bailli de Suffren.*

«Pasaba el tiempo y nuestros tres navíos (B, a) empeñados por el través con todo el centro de la flota inglesa y batidos de enfilada por vanguardia y retaguardia, sufrían mucho. A las dos horas de combate, el *Héros* tenía todas sus velas hechas girones, la cabullería rota y en situación tal que no podía ya gobernar. El *Illustre* había perdido su palo mesana y el mastelero mayor.» Este desorden producía tales claros en la formación, que no servía más que para ofrecer mejor oportunidad á un enemigo más activo. «Si en esta situación hubiese virado el enemigo—escribía el Jefe de Estado Mayor en su diario—nos habrían envuelto y probablemente destruído.»

Las faltas cometidas en esta acción, en la que de antemano no hubo la debida preparación, se sumaron después en los resultados. La Escuadra francesa tuvo 82 muertos y 255 heridos; y de este número correspondieron á los tres navíos referidos 64 muertos y 178 heridos, ó sea las tres cuartas partes de la cifra total. Dos de estos barcos perdieron sus palos mayor, mesana y el mastelero de velacho; en una palabra, quedaron totalmente desamparados.

Fué esto, en gran escala, repetición del desastre sufrido por los dos navíos de Hughes el 12 de Abril; pero debe tenerse en cuenta que en este día el Almirante inglés estaba á sotavento con fuerza más reducida y tuvo que aceptar la acción en los términos impuestos por el adversario, mientras que en este combate las pérdidas recayeron sobre el asaltante, el cual á la ventaja del viento y elección del ataque, añadía la superioridad numérica.

La conducta de Hughes en esta ocasión, merece completo honor, sin duda alguna; pues aunque no demostró en ella habilidad táctica ni dió señal de tener *golpe de vista*, reveló buen juicio y acierto en la dirección de su retirada y en la forma con que supo mantener reunidos todos sus barcos. En cambio, no es tarea fácil decir á quién corresponde la censura merecida por el enemigo. Suffren la descarga por comple-

to sobre sus Capitanes [1]. Sin embargo, ya hemos dicho oportunamente que muchos de los Oficiales condenados así en masa por este juicio, se habían conducido bien antes, tanto bajo las órdenes de Suffren como de otros Almirantes; además, el orden de la persecución fué irregular y las señales de Suffren se sucedieron con tanta rapidez, que producían confusión; y finalmente, la suerte, á la que es menester conceder siempre algo, estuvo en contra de los franceses como igualmente la inexperiencia de varios de sus Comandantes. Es también innegable que parte de las desdichas sufridas por los franceses se debieron, en cierto modo, á la impaciencia ardiente é inconsiderada de Suffren; el cual, en medio de sus grandes cualidades, tenía este defecto, que fué explotado por su frío y reservado adversario, sin darse él cuenta de ello.

Es digno de notarse que en todas las relaciones ó partes de Hughes no se encuentra queja alguna de sus Capitanes. Seis murieron en combate, y de todos ellos habla él en términos sencillos, pero con evidentes muestras de sincero aprecio, al par que los supervivientes le merecieron varias veces elogios, hechos tanto en sentido general como particular. El contraste marcado que presentan los dos Jefes de esta campaña y los Comandantes de buques de ambas partes, es lo que la hace singularmente instructiva entre todas las demás.

La última lección que nos suministra, está perfectamente de acuerdo con lo que nos dice la experiencia militar, adquirida por la Historia desde los tiempos más remotos. Suffren tenía genio, energía, gran tenacidad, ideas militares sanas y era por último, un consumado hombre de mar. Hughes, por su parte, poseía aparentemente todos los conocimientos técnicos más modernos de su profesión, y probablemente habría

(1) Véase la página 558.—Decía él: «Es desconsolador haber tenido cuatro veces en nuestro poder la facultad de destruir la Escuadra inglesa y que ésta aun exista.»

mandado un navío igualmente bien que cualquiera de sus Capitanes, pero carecería de las cualidades necesarias á un Oficial General. Por fin, sin insistir de nuevo sobre la habilidad y fidelidad de los Oficiales ingleses subordinados, es evidente, atribúyase á lo que se quiera, que los navíos franceses, aisladamente considerados, estaban mucho peor manejados que los de sus adversarios. De cuatro veces que Suffren se quejase, es indudable que tres se había salvado la Escuadra inglesa de sufrir un desastre colosal, gracias á la diferencia de valer que había entre los Oficiales de una y otra Escuadra. Las buenas tropas han conseguido con frecuencia neutralizar los efectos de una mala dirección; pero al fin y al cabo, el mejor Jefe será el que prevalecerá; y este fué el caso, claramente visto, en los mares Índicos los años de 1782 y 1783. El fin de la guerra vino á interrumpir la lucha antes de su conclusión, pero el resultado estaba ya claramente indicado.

La acción del 3 de Septiembre, como la del 6 de Julio, acabó con un cambio de viento que hubo al SE. Cuando sucedió esto, la línea inglesa viró por redondo y se formó de nuevo sobre la otra amura. Los franceses viraron también y los buques de su vanguardia quedaron ahora á barlovento, navegando entre los franceses averiados y la línea enemiga, según puede verse en la posición (C). Hacia la puesta de sol, arribó Hughes, poniendo proa al Norte, abandonando la esperanza de reconquistar á Trincomalee, pero con la satisfacción de haberse tomado esta buena revancha sobre su victorioso adversario.

La firmeza de pensamiento y decisión que constituía una de las cualidades más salientes del carácter de Suffren, sufrió ruda prueba poco después de la acción habida frente á Trincomalee. Al volver á puerto, el *Orient*, navío de setenta y cuatro cañones, varó y se perdió por impericia de su Comandante, quedando en esto como único consuelo el haber conseguido salvar su arboladura y demás perchas, que sir-

vieron para los dos buques desmantelados. El resto de las faltas que había en la arboladura se reemplazó como la otra vez á expensas de las fragatas, cuyas dotaciones sirvieron también para cubrir las bajas producidas por el combate. Las reparaciones se emprendieron con la energía usual, se dejó el puerto en perfecto estado de defensa y el 30 de Septiembre salía de nuevo la Escuadra para la costa de Coromandel, á donde la llamaba con urgencia el estado de los intereses franceses. A Cuddalore tardó cuatro días en llegar, y en este punto se perdió—también por impericia de otro Oficial—el *Bizarre*, navío de sesenta y cuatro cañones que naufragó al tomar fondeadero. A consecuencia de la pérdida de estos dos barcos, se encontró Suffren con que para su próximo encuentro con el enemigo sólo podría oponerle quince navíos contra dieciocho que poseía aquél. He aquí cómo los resultados generales dependen, en mucho, según se ve, del cuidado y capacidad individual. Hughes estaba en Madrás, noventa millas más al Norte, á cuyo sitio se había ido en seguida que terminó la última acción. Dice él que sus barcos experimentaron considerables averías; pero las pérdidas estuvieron repartidas tan por igual en todos ellos, que resulta difícil excusar su negligencia al renunciar á las ventajas ulteriores que hubiera podido obtener sobre los franceses, dada la averiada condición de éstos.

En esta parte del año, la monzón, que durante cuatro ó cinco meses está soplando del SO., cambia al NE., soplando sobre la costa Este de la península del Indostán, que carece de buenos puertos. La mar de leva que se levanta con el viento hace con frecuencia inabordable la costa; y por lo tanto, impide que la Marina pueda prestar auxilio al Ejército. El cambio de monzón se señala también muy á menudo por violentos huracanes. Los dos Jefes adversarios tenían, pues, que abandonar una región en la cual su permanencia, durante esta época, se hacía tan peligrosa como inútil. Si Hughes no hubiera perdido á Trincomalee, entonces habría podido,

dada la condición de su Escuadra, aguardar allí los refuerzos y auxilios que se esperaban en breve de Inglaterra; pues si bien el puerto carecía de buenas condiciones higiénicas, al menos era seguro y estaba bien situado. Bickerton había llegado ya á Bombay y estaba en camino para Madrás, con los cinco navíos de línea que venían á sus órdenes. Así las cosas, Hughes creyó necesario irse á Bombay, por la estación, saliendo para allá el 17 de Octubre, ó mejor dicho, se vió arrojado á la mar por un huracán que se desencadenó en la fecha referida. Cuatro días después de su salida, llegaba Bickerton á Madrás, sin encontrar allí á su Almirante; pero con la actividad que le caracterizaba, salió en seguida para Bombay, á donde llegó el 28 de Noviembre. Los buques de Hughes, dispersos y desmantelados á causa del temporal, llegaron uno á uno pocos días después.

Suffren tenía á Trincomalee; pero no por eso era fácil la decisión que hubiera de tomar. El puerto era seguro y en él se estaba á cubierto de cualquier ataque que pudieran hacer los ingleses; pero, por otra parte, se hacía malsano en la estación que se aproximaba, y además, era dudoso que fuese factible encontrar allí las provisiones necesarias, para conservar la salud de las tripulaciones. En resumen; aunque la plaza tenía un valor estratégico de primer orden por su fuerza y posición, como puerto era deficiente en recursos. Uno quedaba, sin embargo: frente á Trincomalee estaba Achem, puerto situado en la costa opuesta del Golfo de Bengala, extremidad occidental de la isla de Sumatra. Dicho puerto era sano y abundante en provisiones, permitiendo, además, su posición, respecto á la monzón del NE., que los buques refugiados en él pudieran llegar á la costa de Coromandel más pronto que los situados en Bombay, una vez que la estación fuera avanzando hacia su fin y se hicieran más practicables los desembarcos en la costa expresada.

Pero no eran estas sencillas consideraciones los únicos elementos á que debía atender Suffren para la solución del

problema, realmente dificultoso, que tenía ante sí. Los escasos resultados obtenidos de la campaña dejaban, sin embargo, entrever la posibilidad de alcanzar otros más considerables, y esto iba á depender en gran parte, de la decisión que tomara Suffren. El método francés de enviar los refuerzos por medio de diversos cuerpos pequeños, produjo, no solamente la pérdida de muchos de ellos, sino también gran incertidumbre en los Jefes de fuerzas aisladas, los cuales permanecían ignorantes de todo lo que pasaba en los demás sitios. Dicha incertidumbre, unida á las pérdidas y dilaciones experimentadas, afectó profundamente á la situación política de la India. Cuando Suffren llegó por primera vez á sus costas, los ingleses tenían ya en sus manos no sólo á Hyder Ali, sino también á los mahrattas. La paz con los últimos, se había firmado el 17 de Mayo de 1782, pero debido, sin duda, á oposición que había entre ellos mismos, las ratificaciones no se cambiaron hasta Diciembre de dicho año. Tanto aquí como en la Corte de Hyder Ali, se encontraban divididos los intereses y de ambas partes se hicieron ofrecimientos á los franceses, los cuales, si bien sospechaban lo que pasaba, no pudieron, sin embargo, obtener información precisa sobre el tratado; de modo que todo dependía de la fuerza militar relativa que hubiese entre ellos y los ingleses. La presencia de Suffren y sus brillantes hechos, condenados en el prestigio de su genio: la toma de Trincomalee y sus éxitos en los combates, era todo lo que Francia podía mostrar, pues no tenía más. En cuanto al Ejército francés, confinado como estaba en Cuddalore, no hacía más que pedir constantemente al Sultán dinero, víveres y refuerzos; y aun todavía tuvo que dirigirse á él la flota, frecuentemente, pidiéndole recursos de dinero, mástiles, municiones y harina. Los ingleses, por otra parte, se mantenían firmes en su terreno, y aunque hasta entonces habían llevado la peor parte, al menos no habían perdido ningún barco y se sabía que la poderosa Escuadra de Bickerton había llegado ya á Bombay. Sobre todo,

mientras los franceses pedían dinero, los ingleses, en cambio, lo derrochaban.

Era imposible para los franceses tratar de resistir á sus enemigos, sin contar con la alianza de los naturales; y por lo tanto, era esencialísimo impedir que Hyder llegara también á hacer la paz. Mas aquí, las faltas del Gobierno de la Metrópoli y la parsimonia en el envío de los refuerzos habían de hacer sentir toda su influencia. El mando en Jefe de las fuerzas de mar y tierra de la India se le confirió al General De Bussy, que en su tiempo fué distinguido compañero de fatigas de Dupleix; mas en la actualidad, era un inválido gotoso de 64 años de edad. Con objeto de guardar el mayor secreto posible, salió Bussy de Cádiz en Noviembre de 1781, llevando sólo dos navíos de línea con los que se dirigió á Tenerife, punto en que debía reunírsele un convoy que saldría de Brest en Diciembre; pero el convoy fué apresado por los ingleses, y tan sólo dos de los buques que lo componían consiguieron escapar é incorporarse á Bussy. Éste prosiguió su viaje, y al saber en el Cabo de Buena Esperanza que la poderosa fuerza de Bickerton estaba de camino, se creyó obligado á desembarcar aquí gran parte de sus tropas para la protección de la colonia. El 31 de Mayo siguiente llegó á la isla de Francia. El convoy que siguió al ya mencionado que salió de Francia en Abril, estaba compuesto de dieciocho transportes con destino todos á la India y también fué interceptado; dos navíos de línea de los cuatro que componían la escolta del convoy fueron apresados, lo mismo que diez transportes, volviéndose el resto de la expedición á Brest. El tercer destacamento que se envió con refuerzos fué más afortunado, pues consiguió llegar en Mayo al Cabo; pero allí tuvo que detenerse dos meses por las malas condiciones en que se encontraban barcos y dotaciones. Todas estas desventuras decidieron á Bussy á quedarse en la isla de Francia hasta tanto no llegaran los navíos que estaban en el Cabo, y en estos críticos momentos, Suffren estaba sin sa-

ber nada de lo que pasaba. El General le había escrito, pero le decía únicamente que, como no había de poder llegar á aquellos sitios antes de la mala estación, el punto de reunión sería Achem. Esta incertidumbre produjo dolorosa impresión en el ánimo de Hyder Ali, á quien se le había dicho que Bussy llegaría allí en Septiembre; y en lugar de eso, recibía noticias de la llegada de Bickerton y del abandono de sus antiguos aliados los mahrattas. Suffren se vió, pues, obligado á aparentar una confianza que no tenía; la cual, unida á la influencia que le daban sus condiciones personales de carácter y sus hazañas, determinaron al Sultán á proseguir la guerra. Convenido esto, salió la Escuadra para Achem el 15 de Octubre, fondeando en dicho punto, el 2 de Noviembre.

Tres semanas después de todo esto, llegó un barco despachado por Bussy, con noticias de que éste difería indefinidamente su salida, á causa de una epidemia que se había cebado en sus tropas; en vista de lo cual, Suffren determinó apresurar la vuelta de su Escuadra á la costa, para donde salió el 20 de Diciembre. El 8 de Enero de 1783 fondeaba en Ganjam, 500 millas al NE. de Cuddalore, desde donde tenía buen viento para salir y proseguir su camino cuando quisiese. Sus propósitos eran atacar no solamente á todos los buques ingleses que hacían el comercio de cabotaje, sino también á todas las factorías que hubiese en la costa, pues la resaca que había ahora sobre ésta, era con frecuencia moderada y lo permitía; pero el 12 de Enero supo por una presa inglesa la noticia importante y desconsoladora de la muerte de Hyder Ali, ante la cual prescindió ya de las operaciones de menor cuantía y salió en seguida para Cuddalore, esperando asegurar con su presencia la continuación de la alianza con el nuevo Sultán y también la seguridad de la guarnición.

Llegó á la plaza citada, el 6 de Febrero, encontrándose con que durante sus cuatro meses de ausencia, el prestigio de la causa francesa había sufrido mucho, tanto por no haber apa-

recido Bussy con sus tropas, cuanto por la llegada de la Escuadra de Bickerton, al que se le había visto ya en ambas costas. El tratado de paz entre los ingleses y mahrattas había sido ratificado; y los primeros, libres ya de esta guerra, y reforzados, habían atacado al Sultán por la parte del Oeste sobre la costa de Malabar. El efecto que tuvo esta operación se sintió desde luego en la costa oriental, á pesar de los esfuerzos que los franceses hicieron allí para mantener al nuevo Sultán. Entre tanto, las enfermedades que reinaban entre las tropas de la isla de Francia, habían cesado desde principios de Noviembre, y si Bussy hubiese salido entonces sin dilación, Suffren y él se habrían encontrado ahora en el Carnatic, con pleno dominio del mar y gran superioridad numérica á su favor para operar en tierra. Hughes no llegó á Carnatic hasta dos meses después de la época á que nos referimos.

Encontrándose Suffren solo, se fué á Trincomalee, después de comunicar con Tippoo-Saib, nuevo Sultán de Mysore, consiguiendo, al fin, reunirse allí con Bussy, que llegó á Trincomalee el 10 de Marzo acompañado de tres navíos de línea y numerosos transportes. Ansioso de llevar las tropas al campo de acción, salió Suffren con sus buques más rápidos, el 15, desembarcándolas al día siguiente en Porto Novo. Volvió á Trincomalee el 11 de Abril, pero al llegar á la boca del puerto se encontró con la flota de Hughes, que estaba sobre él y se componía de diez y siete navíos de línea. No teniendo consigo más que parte de su flota, Suffren rehusó el combate y los ingleses se volvieron á Madrás. La monzón del SO. estaba ya entablada en aquellas costas.

Sería ocioso seguir aquí los detalles de las operaciones que se efectuaron en los dos meses siguientes. Tippoo había sido atacado del otro lado de la Península y Bussy desplegó muy poco vigor, mientras que Hughes se mantenía sobre la costa con fuerzas superiores, y los asuntos de los franceses en tierra iban de mal en peor. No teniendo Suffren más que

quince navíos contra dieciocho los ingleses, no quería irse á sotavento de Trincomalee por temor á que fuera tomada la plaza antes de poder volver á tiempo de impedirlo. En estas condiciones, avanzaron las tropas inglesas desde Madrás, y después de cercar estrechamente á Cuddalore, habían venido á acampar á orillas del mar, al Sur de dicha ciudad. Los buques cargados con los abastecimientos y los cruceros ligeros se estacionaron sobre la costa, cerca del Ejército; mientras que el Almirante Hughes, con sus navíos de mayor porte, se fondeó veinte millas más al Sur, en cuya situación quedaba á barlovento y protegía á los otros buques.

Para hacerse cargo completo de la conducta posterior de Suffren y ver lo bien que se condujo, precisa llamar la atención hacia el hecho de que Bussy, á pesar de mandar en Jefe sobre las fuerzas de mar y tierra, no se atrevió á ordenarle saliera de Trincomalee y fuese en su auxilio. Se limitó á darle conocimiento del extremo peligro que le amenazaba, diciéndole que no dejase el puerto á menos que llegara á su conocimiento la noticia de que el Ejército francés quedaba cercado en Cuddalore y bloqueado por la Escuadra inglesa. Esta carta se recibió el 11 de Junio, y Suffren no esperó más. Al día siguiente salió, avistando sus fragatas, cuarenta y ocho horas después de partida, á la flota inglesa. Este mismo día, ó sea el 13 de Junio, quedaba el Ejército francés encerrado en la ciudad de Cuddalore, tras débiles murallas, después de haber tenido una acción muy reñida con el enemigo. Todo, pues, dependía ahora, de la acción de las dos flotas.

Al aparecer Suffren, Hughes levó anclas y se fondeó cuatro ó cinco millas distante de la ciudad. Durante tres días reinaron vientos muy variables, contrarios para los franceses, pero al cabo volvió á entablarse la monzon el 16, y Suffren, bajo su impulso, se aproximó al enemigo. El Almirante inglés no quiso aceptar la acción fondeado y á sotavento, en lo cual tenía razón, y por lo tanto, se puso en vela;

pero concediendo más importancia al barlovento que á estorbar la unión entre las fuerzas adversarias de mar y tierra, se arrumbó mar á fuera, con viento del Sur ó SSE., no obstante su superioridad numérica. Suffren formó su línea bajo la misma amura, siguiéndose á esto algunas maniobras que duraron toda aquella noche y el día siguiente. A las ocho de la noche del 17, la Escuadra francesa, que había rehusado ser llevada á mar libre, fondeaba en Cuddalore y comunicaba con el Comandante en Jefe, embarcándose en ella, apresuradamente 1.200 hombres de la guarnición para llenar los puestos vacantes que tenía en el servicio de la artillería.

Hasta el 20 se mantuvo el viento contra toda previsión, al Oeste, negándole á Hughes la ventaja buscada, por lo que en este día se decidió, al fin, á aceptar la acción y esperar el ataque. Inició éste Suffren, con quince navíos por dieciocho los ingleses, durando el fuego desde las cuatro y cuarto hasta las seis y media de la tarde. Las pérdidas por ambas partes fueron casi iguales; pero los buques ingleses abandonaron el campo de batalla y su Ejército, volviéndose á Madrás. Suffren fondeó entonces frente á Cuddalore.

Las dificultades en que se veía ahora envuelto el Ejército inglés eran muy grandes. Los buques encargados de proveer á su abastecimiento se habían alejado antes de la acción del 20, y su resultado les imposibilitaba desde luego volver. Mientras tanto, la caballería ligera del Sultán inquietaba sus comunicaciones por tierra. El 25 escribía el General en Jefe diciendo que «su imaginación estaba atormentada y no tenía un momento de reposo desde la partida de la flota, considerando el carácter de M. Suffren y la infinita superioridad que había por parte de los franceses, ahora que se nos ha dejado abandonados á nosotros mismos.» De esta ansiedad salió él cuando supo que se había concertado la paz; noticia que llegó á Cuddalore el 29 por medio de un parlamentario venido de Madrás.

Pero si quedasen aún algunas dudas respecto á los méritos relativos de ambos Jefes navales, los últimos días de su campaña acabarían por completo de disiparlas. Hughes alega como razones para el abandono de la lucha, el número de sus enfermos y la escasez de aguada. Las dificultades de Suffren eran, sin embargo, mucho mayores que las suyas [1]; y si bien es verdad que contaba con la ventaja de Trincomalee, esto no significa más que llevar la contienda un paso atrás, pues en todo caso, la posesión citada la debía á su actividad y superioridad como General. El simple hecho de haber forzado con quince navíos á que levantaran el bloqueo dieciocho, libertando al Ejército sitiado, reforzando las dotaciones de sus barcos y librando una acción decisiva, produce una impresión tal que no debe tratar de disminuirse, para no faltar á la verdad [2]. Es probable que la confianza propia de Hughes quedase muy quebrantada con estos diversos encuentros tenidos con Suffren.

Aunque las noticias de la paz mandadas por Hughes á Bussy procedían únicamente de cartas extraoficiales, eran, sin embargo, demasiado positivas para justificar la continuación de una lucha tan sangrienta. Se hizo, pues, un arreglo entre las autoridades que ambas Naciones tenían en la India, y cesaron las hostilidades el 8 de Julio. Dos meses después, recibía Suffren, en Pondichery, los despachos oficiales confirmando las noticias. Las palabras que profirió Suffren

---

(1) No había ningún navío francés al que no faltara más de una cuarta parte de su dotación normal, precisando, además, agregar que soldados y cipayos formaban ya la mitad de estas dotaciones reducidas.—*(Chevalier*, pág. 463).

(2) «Habrá V. sabido mi ascenso á Comodoro y Contraalmirante. Ahora diré á V., con toda la sinceridad de mi corazón y para conocimiento suyo solamente, que lo que yo he hecho desde entonces vale infinitamente más que todo cuanto había hecho antes. Usted conoce la captura y combate de Trincomalee, pero el final de la campaña y todo lo que ha tenido lugar desde el mes de Marzo hasta fines de Junio, está muy por encima de lo que se ha hecho en la Marina desde que yo entré en ella. El resultado ha sido muy ventajoso para el Estado porque la Escuadra estaba en gran peligro y el Ejército parecía perdido».—*(Carta particular de Suffren del 13 de Septiembre de 1783, citada en el «Journal du Bord du Bailli de Suffren.»*

al recibirlos, son dignas de citarse, pues demuestran el desaliento que le había invadido, reprimido, sin embargo, de tal modo que no fué obstáculo para que realizara el brillante papel que le hemos visto ejecutar tan noblemente: «¡Alabado sea Dios por la paz!; porque era claro que aunque nosotros teníamos en la India medios con que imponer la ley, todo se habría de haber perdido. Espero con impaciencia sus órdenes, y de todo corazón le ruego me permita partir. La guerra solamente podía hacerme soportable el cansancio que siento por ciertas cosas.»

El 6 de Octubre de 1783 salió, al fin, Suffren, de Trincomalee para Francia, deteniéndose en la isla de este nombre y en el Cabo de Buena Esperanza. El viaje de regreso á su Patria fué una ovación contínua y espontánea. En cada puerto á que llegaba lo colmaban de atenciones delicadas, prodigadas por los hombres de todas clases y nacionalidades; pero lo que más especialmente le satisfizo fueron los homenajes recibidos de los Comandantes ingleses. Y así debía ser; porque nadie como él había ganado con mejor derecho su estima como guerrero. Durante la campaña, todas las veces que Suffren y Hughes se encontraron en frente, salvo la última, contaban los ingleses con doce navíos; y como se ha dicho, hubo seis Comandantes ingleses que perdieron la vida, oponiéndose tenazmente á los esfuerzos de sus enemigos. Mientras estuvo Suffren en el Cabo, llegó allí una División de nueve navíos, pertenecientes á Hughes, que volvían de la guerra al mando del Comodoro King. Sus Comandantes se apresuraron á ir á saludar al Almirante, con el grueso Comodoro King, del *Exeter*, á su cabeza. «Estos buenos holandeses me han recibido como á su salvador—escribía Suffren—pero de todas las atenciones que he recibido, ninguna me ha causado tanta satisfacción como las pruebas de estima y consideración que me han atestiguado los ingleses que están aquí.» Al llegar á su Patria llovieron sobre él las recompensas; había salido de Francia siendo Capitán de Navío y vol-

vía de Contraalmirante; y poco después de su llegada, creaba el Rey un cuarto Vicealmirante, que era un puesto especial que había de ocupar Suffren, amortizándose después á su muerte. Todos estos honores los ganó él sólo por su mérito, y fueron el tributo pagado á su indomable energía y genio, no solamente en los combates, sino en la firmeza con que supo mantenerse en su Estación, á pesar de todos los desalientos porque atravesó, originados ya por las circunstancias ya por la mala fortuna.

Tanto en la conducta general de sus operaciones, como en el campo de batalla bajo el fuego enemigo, esta elevación de ánimo para sus resoluciones, fué el mérito distintivo más notable de Suffren; y si á esto se une la clara y absoluta convicción que poseía sobre la necesidad de buscar y aniquilar á la flota enemiga, tendremos aquí hecho, en dos palabras, el bosquejo de los rasgos más salientes de su carácter militar. Ésta fué la luz que le guió á través de sus empresas, mientras que su indomable energía le sostuvo en ellas. Como táctico, en el sentido del Jefe que instruye á sus buques é imprime en ellos la uniformidad de acción y maniobras, parece haber sido deficiente, y probablemente él mismo habría reconocido con cierto desdén, la justicia de la crítica que se le hiciera en este particular.

Fuera ó no verdad, es lo cierto que siempre describía la táctica de entonces (entendiendo aquí por táctica lo elemental ó sean las evoluciones) diciendo que era *el velo de la timidez*, y su modo de obrar en las acciones hacen considerar la expresión como probable. Semejante desdén es, sin embargo, peligroso hasta para un genio; porque la facultad de moverse unidos con uniformidad y precisión, es demasiado necesaria al completo desarrollo del poder representado por un cuerpo de barcos, para que así se desdeñe esta condición, teniéndola en poca estima. Es esencialmente precisa para obtener esa concentración de esfuerzos que Suffren con tanta razón buscaba; mas no siempre fué suficientemente cuidadoso

para asegurarla de antemano con disposiciones previas. Aunque parezca una paradoja, es lo cierto que sólo las flotas capaces de ejecutar movimientos regulares son las únicas que pueden á veces, en un momento dado, prescindir sin inconveniente de la regularidad, lo mismo que los Comandantes habituados á conservar su puesto en Escuadra, y familiarizados con las fases que sus diversos cambios presentan, son los únicos hombres de quienes podrá esperarse se apoderen prontamente de las oportunidades que ofrezca el combate, para obrar aisladamente á impulsos de la iniciativa individual. Howe y Jervis fueron, sin duda alguna, los que dejaron el camino expedito y preparado á los éxitos de Nelson. Suffren esperaba demasiado de sus Comandantes. Es cierto que tenía razón para esperar de ellos más de lo que obtuvo; pero de todos modos, no esa pronta percepción de la situación y esa firmeza de nervios, facultad usual de la humanidad y salvo un reducidísimo número de mortales á quien la Naturaleza favorece con ese don, los demás, sólo lo obtienen con la experiencia y la práctica [1].

Con todo, fué un gran hombre, porque después de que se haya aquilatado cuanto pueda haber en contra suya, siempre quedará resplandeciente su heroica constancia, su valor para arrostrar la responsabilidad y el peligro, la rapidez de acción y su genio, cuya recta intuición le condujo á romper con la práctica tradicional de su Cuerpo, reclamando para la Marina el papel principal que le concierne, ó sea esa ofensiva según la cual se asegura el dominio del mar con la destrucción de la flota enemiga. Si hubiese encontrado en sus Capitanes instrumentos tan dispuestos y preparados como Nelson encontró en los suyos, no es dudoso suponer que habría destruído la Escuadra de Hughes mientras fué inferior á la suya propia, antes de la llegada de los refuerzos. Verificado esto, poco más hubiera tardado en caer en su poder

(1) Y aun así, siempre resultará imperfecto, pues nada hay que reemplace á estas facultades innatas en el hombre.—*(N. de los T.)*

toda la costa de Coromandel. El efecto que después hubiera producido lo expresado, en la suerte de la Península ó en los términos de la paz, sólo pueden conjeturarse. De todos modos, Suffren cifraba sus esperanzas en poder obtener una paz gloriosa por medio de la superioridad en la India.

Posteriormente, no hubo ninguna otra guerra que diera á Suffren ocasión de distinguirse nuevamente. El resto de su vida lo pasó en honrosos destinos de tierra. En 1788, al surgir nuevas diferencias con Inglaterra, fué nombrado para tomar el mando de una gran flota que se armaba en Brest; pero antes de que pudiera salir de París, murió repentinamente el 8 de Diciembre, á los 60 años de edad. Cuando ocurrió su muerte, no se sospechaba proviniese de causa alguna distinta de las naturales, toda vez que él era excesivamente grueso y de constitución apoplética; pero muchos años después se contó una historia que llegó á ser corriente y estaba aparentemente bien fundada, en la cual se atribuía su muerte á un duelo originado por su conducta oficial en la India. Su antiguo antagonista en el campo de batalla, Sir Edward Hughes, murió de edad avanzada el año 1794.

CAPÍTULO XIII

Sucesos ocurridos en las Antillas después de la rendición de Yorktown.—Encuentros de De Grasse y Hood.—Combate naval de Los Santos, 1781-82.

La rendición de Cornwallis puso fin á la guerra activa sobre el continente americano. El resultado de la contienda se aseguró, en realidad, el día en que Francia concedió su Poder Naval para auxilio de los colonos; pero como sucede muy frecuentemente, los hechos culminantes de un periodo quedaron compendiados en un suceso notable. La configuración física de la comarca, dotada de gran extensión de costas, con largos estuarios que penetraban bien al interior del país, hacía que hubiese en todo él mayores facilidades para el movimiento por mar que por tierra; y de aquí que, desde un principio, girase la cuestión militar alrededor del dominio del mar y del uso que se hiciera de esta ventaja.

La equivocación cometida por Sir William Howe, en 1777, cuando se dirigió con su Ejército hacia Chesapeake en lugar de apoyar el avance de Burgoyne, abrió el camino al brillante éxito de Saratoga, por el cual Europa vió con asombro rendirse á un cuerpo de soldados provinciales, 6.000 hombres de tropas regulares. En los cuatro años siguientes hasta la rendición de Yorktown, la balanza se inclinó indistintamente á uno ú otro lado, según era una ú otra la Marina que aparecía en escena; ó bien, según que los Jefes ingleses mantuviesen contacto con el mar, ó llevasen sus operaciones lejos de él á sitios donde no pudieran recibir su ayuda. Ultimamente, cuando llegó el momento de la gran crisis final, se ve que toda la cuestión dependió de que fuera la flota in-

glesa ó francesa la primera que apareciera en escena y de la fuerza relativa que tuvieran ambos adversarios.

La lucha marítima cambió en seguida á las Antillas, y los sucesos subsiguientes fueron anteriores, tanto á los combates de Suffren como á la tentativa final hecha para rescatar á Gibraltar; pero tienen por sí solos tanta importancia, que requieren ser tratados en capítulo aparte, teniendo, además, tan estrecha relación con la conclusión general de la guerra y las condiciones de la paz, que forman, por decirlo así, la dramática escena final de la primera y el puente de paso de la segunda. ¿No es, desde luego, muy justo que una brillante victoria naval, aunque indecisa, fuera la que viniese á cerrar la historia de una guerra como ésta, puramente naval?

Se concertó la capitulación de Yorktown el 19 de Octubre de 1781, y el 5 de Noviembre, De Grasse, resistiéndose á las sugestiones de Lafayette y Washington para que se quedase con la flota, á fin de ayudar á llevar la guerra más al Sur, salió de Chesapeake, llegando á la Martinica el 26, ó sea al día siguiente de haberse apoderado el Marqués de Bouille, Comandante en Jefe de las tropas francesas en las Antillas, de la isla holandesa de San Eustaquio, que conquistó por medio de una audaz sorpresa llevada á cabo. Los dos Jefes concertaron entonces ejecutar unidos una expedición contra las Barbadas, que se frustró por la violencia con que soplaban los alíseos.

Fracasado esto, procedieron los franceses contra la isla de San Cristóbal ó San Kitt (Lámina XVIII). El 11 de Enero de 1782 fondeaba la flota en la costa occidental delante de Basse Terre, que era la ciudad principal, llevando á su bordo 6.000 soldados. No se encontró resistencia alguna en el punto citado, porque la pequeña guarnición de 600 hombres que allí había, se retiró á un puesto fortificado que tenían diez millas al NO. en un lugar llamado Brimstone Hill, situado en una colina aislada y escarpada, que dominaba la costa sota-

vento de la isla. Las tropas francesas desembarcaron y los persiguieron, pero la posición era demasiado fuerte para asaltarla y empezaron las operaciones regulares de sitio.

La flota francesa se quedó fondeada en la rada de Basse Terre. Mientras tanto, la noticia del ataque llegó á Sir Samuel Hood, que había seguido á De Grasse desde el continente y que, por continuar aun la ausencia de Rodney, ejercía el cargo de Comandante en Jefe de las fuerzas navales de la Estación. Salió Hood de las Barbadas el 14, fondeando en la Antigua el 21; en este punto embarcó todas las tropas que se pudieron distraer, cuyo número ascendía á unos 700 hombres y después salió para San Cristóbal en la tarde del 23, dando la vela necesaria para estar en la amanecida siguiente á la vista del enemigo.

Los ingleses no tenían más que veintidos navíos contra veintinueve de los franceses, siendo también los últimos superiores á su adversario, comparando entre sí los tipos de barcos semejantes. Preciso es conocer bien la situación y forma de la tierra en aquellos sitios para poder hacerse cargo perfecto de los planes originales de Hood y de las modificaciones subsiguientes; porque aun sin haber alcanzado resultado alguno en su empresa, como le sucedió, su conducta durante las tres semanas siguientes constituye el hecho militar más brillante de toda esta guerra.

Las islas de San Kitt y Nevis (Láminas XVIII y XIX) están separadas solamente por un canal estrecho que no es practicable para los navíos de línea, de tal modo, que para los efectos, viene á ser una sola isla cuyo eje común corre NO/SE., siendo necesario á los buques de vela que se dirigen á su fondeadero, bajo los alíseos, doblar la isla Nevis por su parte Sur, desde donde ya el viento da bien para ganar todos los fondeaderos que hay á sotavento de las islas. Basse Terre queda á unas doce millas de distancia de la punta occidental de Nevis (fuerte Carlos) y su tenedero está corrido del Este al Oeste. La flota francesa estaba fondeada allí des-

ordenadamente (Lámina XVIII, A) en tres ó cuatro filas, sin esperar el ataque y sin que los buques del Oeste del fondeadero pudiesen venir á reunirse con los del Este, á menos de no dar bordadas para ganar barlovento, faena pesada y peligrosa bajo el fuego enemigo. Aun queda otro punto muy importante por notar y es que todos los navíos del Este estaban tan mal colocados, que cuanto barco viniera del Sur podía perfectamente llegar hasta ellos con el viento usual.

Ya hemos dicho con anterioridad, que Hood intentaba aparecer en las primeras horas de la mañana con su orden formado y listo, para provocar el combate, cayendo sobre los barcos del Este. Su intención era desfilar con toda la flota por delante de ellos (a, a′), concentrando de este modo el fuego de todos sus buques sobre unos cuantos navíos del enemigo. En seguida, dirigirse hacia fuera para escapar de los tiros de los demás y conseguido esto se proponía virar, primero por redondo y después por avante, para mantener á su flota dando vueltas en círculo (a′, a″) sobre el grupo de barcos enemigos elegidos para el ataque. El plan era audaz, pero de innegable sensatez en su principio; difícilmente podría dejar de producir resultado útil, y si De Grasse no desplegaba mayor actividad de la mostrada hasta entonces, podía esperarse de este plan hasta resultados decisivos [1].

Sin embargo, los planes mejor preparados pueden faltar y los de Hood quedaron esta vez frustrados por la torpeza de un Oficial de guardia que detuvo por la noche la marcha de una fragata situada á la cabeza de la flota, produciéndose, como consecuencia, que un navío de línea la abordara y la echara á pique. El navío experimentó tales averías que dilató el movimiento proyectado unas cuantas horas, perdidas en remediar los daños sufridos. Con esto pudieron los franceses apercibirse de la aproximación del enemigo, y aun-

(1) La curva (a, a′, a″) representa la línea que Hood se proponía seguir con su flota, en el supuesto de ser el viento ESE. Las posiciones B, B, B, se refieren á los movimientos ejecutados al día siguiente y no tienen nada que ver con el diagrama A.

que no sospechaban su intención de atacar, sin embargo, De Grasse temió que Hood quisiese dirigirse á sotavento para estorbar el sitio de Brimstone Hill. Esto hubiera sido una empresa tan temeraria para una fuerza inferior, que apenas puede concebirse cómo De Grasse pudo imaginar esto, como no fuera teniendo en cuenta la debilidad inherente á su posición al ancla.

A la una de la tarde del 24, se vió á la flota inglesa doblando la extremidad Sur de la isla de Nevis y á las tres se puso De Grasse en vela, proa al Sur. Hacia la puesta de sol, viró Hood, haciendo también rumbo Sur, como si tuviera intenciones de retirarse; pero estaba bien á barlovento de su adversario y mantuvo esta ventaja toda la noche. Al romper el día, ambas flotas estaban á sotavento de Nevis; la inglesa, cerca de la isla y la francesa, unas nueve millas distante de ella (Lámina XIX). Se empleó algún tiempo en maniobrar, buscando Hood echar al Almirante francés todavía más á sotavento de lo que estaba; porque habiendo fracasado su primer proyecto, concibió el plan, aun más audaz, de apoderarse del fondeadero que su torpe adversario había abandonado, estableciéndose allí mismo de una manera inexpugnable. Veremos, en breve, el éxito que consiguió en este asunto.

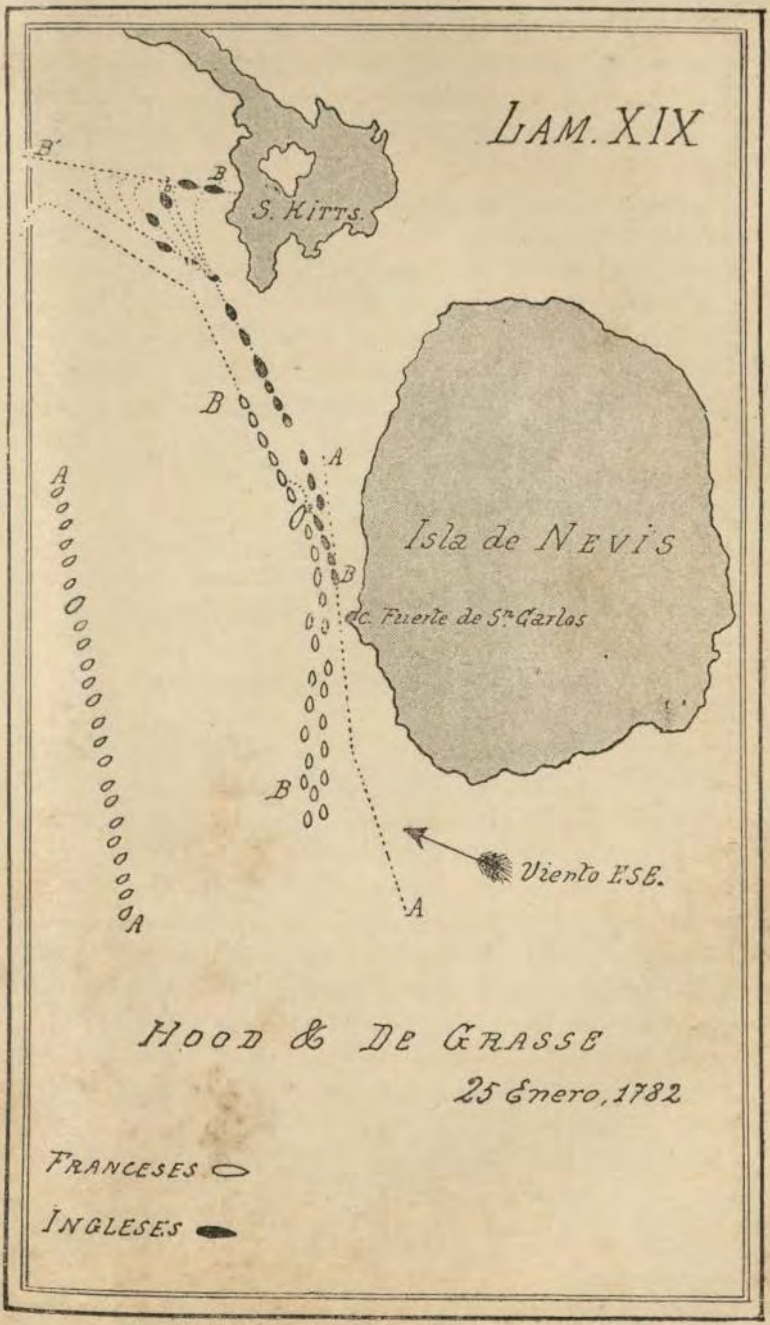
Mas para hacerse cargo de ello y justificar este movimiento evidentemente arriesgado, precisa hacer notar que se colocaba así entre los sitiadores de Brimstone Hill y su flota; ó bien, si ésta fondeaba cerca de la colina, entonces la Escuadra inglesa quedaría situada entre la francesa y su base de operaciones, la Martinica, dispuesta á interceptar todos los abastecimientos, socorros, etc., que vinieran por el Sur. En resumen: la posición que Hood esperaba tomar era el flanco de las comunicaciones enemigas, posición tanto más ventajosa cuanto que la isla sola no podría sostener, durante mucho tiempo, al gran cuerpo de tropas que, de repente, se le había venido encima. Además, ambas flotas estaban

esperando refuerzos; Rodney estaba de camino y podría llegar primero, como lo hizo, y á tiempo todavía de salvar á St. Kitt, lo que no sucedió. No hacía más que cuatro meses de la toma de Yorktown, los intereses ingleses iban muy mal; algo era preciso hacer; algo había que dejar al azar; y así lo comprendieron Hood y sus Oficiales. Hay que agregar también que conocía perfectamente el modo de ser de su adversario.

Por la tarde, en ocasión en que las faldas de la colina de Nevis se encontraban llenas de espectadores dominados por el interés y espectación, se vió á la flota inglesa formar rápidamente su línea sobre estribor y aproar después al Norte con dirección á Basse Terre, como puede verse en la Lámina XIX (A, A'). Los franceses en este momento se encontraban formados en columna, proa al Sur; pero en cuanto vieron el movimiento del enemigo, viraron y le pusieron la proa, dirigiéndose hacia él en línea de marcación (A, A) [1]. A las dos de la tarde había ganado la flota de Hood bastante terreno para permitirle hacer la señal de «fondear.» A las dos y veinte estuvo la vanguardia francesa dentro del tiro de cañón del centro inglés (B, B, B) y poco después empezó el fuego, dirigiendo los asaltantes, muy atinadamente, sus principales esfuerzos contra los buques ingleses de la retaguardia, los cuales, como sucede siempre en la mayor parte de las columnas largas, se habían descubierto, saliéndose fuera de línea, tendencia que en este caso se aumentó por la escasa velocidad del cuarto buque de la retaguardia, llamado *Prudent*. La capitana francesa, navío de ciento veinte cañones llamado *Ville de Paris*, que llevaba la insignia de De Grasse, se adelantó hacia el claro así formado, pero se le interpuso el *Canadá*, de setenta y cuatro cañones, cuyo Co-

(1) Cuando una Escuadra está en línea de fila, ciñendo el viento de una amura, y los buques viran todos á la par, al quedar de la otra vuelta, estarán todos situados en una misma línea, pero no por la proa uno de otro. A esta formación es á lo que se llama línea de marcación.


Brimstone Hill
LAM XVIII.
Isla de Sn KITTS
Basse Terre
Frigate Bay
A
a'
a''
a
B'
B
B
Viento ENE-ESE
Salt Pond
= HOOD & DE GRASSE =
25 y 26 Enero, 1782.
FRANCESES 29 buques
INGLESES 22 — " —
Isla NEVIS


LAM. XIX
S. KITTS.
B'
B
B
A
A
Isla de NEVIS
dc. Fuerte de Sn Carlos
B
B
A
A
Viento ESE.
HOOD & DE GRASSE
25 Enero, 1782
FRANCESES
INGLESES

mandante Cornwallis, hermano de Lord Cornwallis, puso todo su aparejo por delante y se dejó caer hacia atrás para hacer frente al coloso enemigo y sostener la retaguardia, ejemplo seguido noblemente por el *Resolution* y el *Bedford* que estaban inmediatamente por la proa del *Canadá* (a). La escena era ahora variada y animada en extremo. La vanguardia inglesa que había escapado del ataque, se fondeaba rápidamente en la posición designada de antemano (b). El Comandante en Jefe que ocupaba el centro, confiando orgullosamente en la habilidad y conducta de sus Capitanes, hizo señal para que los buques de cabeza forzaran de vela y ganasen sus posiciones sin reparo al peligro que amenazaba á la retaguardia. Esta última, estrechada muy de cerca por fuerzas superiores, siguió navegando sin descomponerse, acortó vela y fondeó, viniendo á hacerlo sucesivamente sus navíos en línea de fila (B, B'), bajo el estampido producido por los cañonazos de los burlados enemigos. Estos desfilaron por su lado, descargando sobre ellos sus andanadas, después de lo cual arribaron y se pusieron á navegar al Sur, abandonando sus primitivos puestos á sus antagonistas, más débiles, pero más hábiles.

El fondeadero tomado por Hood en forma tan brillante, no era exactamente el mismo que ocupaba De Grasse el día anterior; pero como lo cubría y dominaba, resulta substancialmente exacto decir que ocupó el lugar dejado por el otro, como fué su pretensión. Toda la noche y la mañana siguiente, se emplearon en cambiar y reforzar el orden que, al fin, quedó establecido de la manera siguiente (Lámina XVIII, B, B'). El buque vanguardia se fondeó unas cuatro millas al SE. de Basse Terre tan cerca de tierra que ningún barco podía pasarle por dentro con los vientos reinantes ni tampoco llegar á donde estaba, pues había una punta que despedía un bajo y servía para proteger la posición. Desde aquí partía una línea de dirección ONO. formada por unos doce ó trece navíos que se hallaban fondeados á distancia de milla y

cuarto ó milla y media unos de otros. Al llegar al último de estos barcos, recurvaba la línea gradualmente, dirigiéndose después, con rapidez hacia el Norte; de suerte, que la última parte de la línea total estaba constituída por seis buques fondeados en dirección N/S. La insignia de Hood, el *Barfleur*, navío de noventa cañones, ocupaba el vértice del ángulo así formado.

No hubiera sido imposible para la flota francesa, apoderarse del fondeadero que primitivamente ocuparon; pero las razones expuestas ya anteriormente se lo impedían, y por otra parte no podían pensar en fondear en ningún otro lugar á sotavento, en tanto Hood siguiese ocupando la posición que acaba de describirse. Se imponía, pues, la necesidad de echarlo de su sitio; pero esto era sumamente difícil, á causa de las cuidadosas disposiciones tácticas tomadas. Su flanco izquierdo estaba protegido por la tierra. Cualquier tentativa que se hiciera de enfilar su frente, pasando á lo largo del otro flanco, se expondría á recibir las andanadas de seis ú ocho buques ordenados *en potence* á retaguardia de la línea. El frente dominaba todos los sitios de aproximación á Basse Terre. El ataque de la retaguardia por el NO. lo impedían los alíseos. Y á todas estas dificultades debe añadirse que el ataque habían de efectuarlo buques en movimiento contra otros fondeados, á quienes la pérdida de palos, vergas ó pertrechos de aparejo no les importaba de una manera inmediata. Además, los últimos estaban acoderados [1] y esto les daba facultad de disponer de toda la artillería de sus costados, pudiendo tener gran campo de tiro con mucha facilidad.

Sin embargo, tanto la sana política como la mortificación sentida, impulsaron á De Grasse á combatir, lo cual verificó al siguiente día 26 de Enero. El método de ataque en línea de fila ó columna sencilla de veintinueve barcos dirigidos

(1) Se llama *codera* á un cabo que se toma por la popa ó aleta de un barco. Dicho cabo se afirma por el otro chicote á un ancla que se fondea convenientemente y por este medio el buque puede presentar su costado según convenga.

contra una línea tan cuidadosamente arreglada, fué extremadamente defectuoso; pero falta saber si habría habido algún Jefe de aquella época que se hubiera atrevido á romper con el orden tradicional de combate [1]. Hood pensó lo mismo cuando verificó su ataque; pero confiaba en la sorpresa que causaría sobre el enemigo mal formado, contando, además, con la circunstancia de ser más posible, en el primitivo fondeadero de los franceses, alcanzar los barcos del Este, con menos exposición á recibir los fuegos concentrados del enemigo. Pero ahora no sucedía así. Los franceses formaron su línea hacia el Sur y gobernaron en demanda del flanco oriental de Hood. Pero cuando el primer buque de la línea estuvo tanto avante con la punta mencionada anteriormente, el viento se le escaseó, de tal manera que sólo pudo alcanzar al tercer navío del orden inglés; los cuatro primeros buques hicieron entonces uso de sus coderas y concentraron su artillería sobre él. Dicen los ingleses que el barco á que nos referimos se llamaba *Plutón*, y si así fué, su Comandante era D' Albert de Rions, el cual, en opinión de Suffren, era uno de los Oficiales más eminentes que tenía la Marina francesa. «El estampido ocasionado por sus destructoras andanadas—escribía un Oficial inglés testigo de la acción—fué tan tremendo, que se veían volar los pedazos enteros de tablones de los costados, que habían podido sustraerse al fuego concentrado que, con toda frialdad, hacían sobre el desdichado buque sus resueltos adversarios. A medida que el referido navío iba pasando á lo largo de la línea inglesa, recibía los primeros tiros de cada barco, habiendo quedado, realmente, tan estropeado, que se vió obligado á arribar, diri-

(1) En la Junta de guerra habida en las flotas aliadas con objeto de resolver el ataque á la Escuadra inglesa fondeada en Torbay (pág. 522) hubo uno que se opuso á dicho ataque diciendo: «Que todo el conjunto de las flotas combinadas no podría dirigirse sobre los ingleses en línea de frente, orden de combate; de suerte que no habría más remedio que formar el mismo en línea de fila dirigiéndose sobre el enemigo aisladamente, con lo cual se correría el grandísimo riesgo de que los destrozaran é hicieran añicos», etc.—(Beatron, vol. V, pág. 396).

giéndose á San Eustaquio.» Y así, de esta suerte, fueron pasando navío tras navío á lo largo de la línea inglesa (Lámina XVIII, B, B), distribuyendo sucesivamente sus fuegos sobre toda la extensión de aquélla, en forma tan valiente como triste é ineficaz. Después de esto atacó De Grasse por segunda vez este mismo día con igual orden; pero en esta nueva ocasión dirigió su esfuerzo principal contra la retaguardia y centro inglés, prescindiendo de la vanguardia, de quien hizo caso omiso. Este nuevo ataque fué tan infructuoso como el anterior, y parece se verificó ya con poco espíritu.

Desde esta época hasta el 14 de Febrero, continuó Hood ocupando la posición referida á la vista de la Escuadra francesa que permaneció cruzando en mar libre hacia el Sur. El 1.° de Marzo llegó un aviso de Kempenfeldt que informó á Hood de la dispersión sufrida por los refuerzos franceses con destino á las Antillas, lo cual debió renovar en Hood las esperanzas de que, al fin, tuviese éxito completo su intrépida tentativa con la llegada de Rodney. Sin embargo, no debía suceder así; Brimstone Hill se rindió, por último, el día 12, después de una honrosa defensa. El 13 se dirigió De Grasse á la isla de Nevis, donde fondeó con toda su Escuadra, compuesta de treinta y tres navíos de línea. La noche del 14 llamó Hood á todos sus Capitanes á bordo de la insignia y les dijo que arreglaran sus relojes por el suyo, con el fin de salir todos á la par, á las once de la noche, sin señal ni ruído alguno que denotara sus movimientos. Así lo efectuaron, picando sus cables y poniéndose en vela á la hora convenida con dirección al Norte, doblando la isla, sin ser vistos, ó al menos sin que los franceses los molestaran en lo más mínimo.

Tanto estratégica como tácticamente, las concepciones y disposiciones de Hood fueron excelentes, haciendo mucho honor su ejecución á la habilidad y firmeza suya y de sus Capitanes.

Considerado el asunto de que acabamos de hablar, como operación militar aislada, fué de brillantez absoluta y com-

pleta; pero si se la examina con respecto á la situación general de Inglaterra en aquellos días, entonces se forma aprecio mucho mayor de las cualidades del Almirante [1].

St. Kitt, en sí mismo, no valía la pena de correr un gran riesgo; pero era de la mayor importancia llevar esta energía y audacia á la guerra naval que sostenía Inglaterra, con objeto de conseguir que algún éxito grande hiciese resplandecer la bandera. Éxito material no se obtuvo. Las probabilidades, aunque bastante buenas en sí, se volvieron todas contra Hood; pero todos los hombres que formaron parte de esta flota, debieron sentir en su interior el ardor y entusiasmo que produce un plan audaz y la satisfacción indudable que sigue á un gran hecho ejecutado noblemente. Si este gran hombre hubiese sido Comandante en Jefe de las fuerzas de mar inglesas, cuando se ventilaba el resultado que habían de tener las grandes cuestiones puestas sobre el tapete; si en Chesapeake hubiese sido primer Jefe, en vez de segundo, Cornwallis podría haberse salvado. La operación necesaria habría sido casi la misma (apoderarse de un fondeadero abandonado por el enemigo), pudiendo compararse instructivamente ambas situaciones á la liberación de Cuddalore efectuada por Suffren.

(1) Tanto en la guerra como en las cartas, el estado de la cuenta, ó sea el número de puntos que se tenga apuntado en el juego, es el que, á veces, debe determinar éste; y el Jefe que no tenga nunca en cuenta el efecto que ha de tener siempre sobre el resultado general, su manera particular de obrar, ni considere tampoco todo aquello que de él demandan las condiciones ó estado de las cosas en los diversos parajes de la contienda, bien sea en su aspecto político ó militar, carecerá de una cualidad esencial para ser un gran General. «La manera audaz que tuvo Wellington de sitiar al fuerte de Francisco (en Ciudad Rodrigo), abriendo trincheras contra él desde la primera noche de cerco; la manera aun más audaz que tuvo de asaltar la plaza, sin esperar á que se debilitara algo el fuego enemigo y antes de que hubiera volado la contra-escarpa, fueron, realmente, las verdaderas causas de la rendición repentina de la plaza. *El estado de los asuntos políticos y militares requería este desprecio de las reglas.* Cuando el General terminó su orden de asalto con esta frase "Ciudad Rodrigo *debe* ser asaltada esta noche", era porque sabía bien que sería noblemente entendido». (Guerra peninsular, por Napier). «Juzgando que el honor de las armas de S. M. *y las circunstancias de la guerra en estos mares* requerían considerable grado de energía, me creí autorizado para separarme del sistema usual.» (Sir John Jervis: Parte oficial del combate del Cabo San Vicente).

La acción de De Grasse debe considerarse no sólo con referencia á la ocasión particular del suceso, sino también con respecto al estado general de la guerra; y cuando se pese y compare de esta suerte con otras ocasiones muy semejantes, perdidas por este Oficial General, entonces se podrá formar idea justa y cabal de su capacidad militar. Sin embargo, conviene diferir más por ahora esta comparación, aguardando para hacerla al final de la campaña, cuyo término no está ya muy distante. El comentario más útil que puede hacerse aquí, es decir que su conducta al no haber aniquilado á Hood en su fondeadero contando como contaba con una fuerza que era, á lo menos, un 50 por 100 mayor que la del adversario, estuvo en extricto acuerdo con el principio general francés de subordinar la acción de la flota á las llamadas operaciones particulares, no habiendo nada que sea tan instructivo como fijar la atención sobre esto, á fin de hacer notar la manera cómo un principio falso conduce casi siempre á una finalidad desastrosa.

La inferioridad de Hood era tal, que la ocupación de una posición tan excelente y estratégica como la suya, le debilitaba, sin embargo, impidiéndole emprender operación alguna ofensiva, en tanto que De Grasse pudo, por su parte, conservarse á barlovento y mantener sus comunicaciones con Martinica. Era, además, suficientemente fuerte para forzar la comunicación con las tropas que tenía ante Brimstone Hill, cuantas veces le fuera necesario. Era probable—según demostraron después los hechos—que se hubiera obtenido éxito en la operación particular, ó sea en la reducción de St.Kitt, no obstante la presencia de la flota inglesa; pero «la Marina francesa ha preferido siempre la gloria de asegurar una conquista, á la más brillante quizás, pero menos real, de apresar unos cuantos barcos.»

Visto esto, puede excusarse hasta cierto punto á De Grasse porque participase de un error cualquiera, que le llevara á no elevarse por cima de las tradiciones habidas en el ser-

vicio de su Marina. Sin embargo, días antes de rendirse la isla y de partir la flota inglesa, se le incorporaron dos navíos de línea que le trajeron aviso de la dispersión del convoy y refuerzos que se esperaban de Europa [1]. Sabía, pues, que no podría ser reforzado antes de la llegada de Rodney, y por tanto, al verificarse este suceso, los ingleses contarían con fuerzas superiores á las suyas. Por aquellos días tenía él treinta y tres navíos de línea y á pocas millas de donde estaba, permanecían fondeados veintidos buques ingleses, que ocupaban una posición en que sabía habían de esperar su ataque; y á pesar de todo, los dejó escapar. Por su misma explicación del hecho, se deduce claramente que no tuvo intención alguna de atacarlos en su fondeadero, como podrá verse á continuación:

«Al día siguiente de la capitulación de Brimstone Hill, era el momento oportuno para vigilar á Hood muy de cerca, combatiéndole, *tan pronto como se pusiera en vela* para abandonar la isla conquistada. Pero nuestras provisiones estaban agotadas y no teníamos ya víveres más que para treinta y seis horas. Habían llegado á Nevis algunos barcos con provisiones, y usted reconocerá que para combatir hay que vivir; por lo que me dirigí á esta isla—que está á legua y media del lugar que ocupaba el enemigo—con objeto de embarcar los víveres necesarios tan rápidamente como me fuera posible, teniendo cuidado de conservarme siempre á barlovento y dentro de la vista del enemigo. Hood levantó el campo por la noche, sin hacer señales, y á la mañana siguiente encontró solamente á los enfermos que había dejado tras sí.» (2)

En resumen: Hood había mantenido su posición con gran audacia y habilidad, mientras vió alguna probabilidad de poder resistir al enemigo con éxito; pero cuando ésta desapareció, no quiso esperar el ataque en condiciones que le habrían sido sumamente desfavorables. ¿Qué podrá pensarse del dicho de las provisiones? ¿No sabía el Conde De Grasse, un mes antes, hasta qué día llegarían los víveres que tenía á

(1) Para saber el ataque de Kempenfeldt al convoy De Guichen y el temporal subsiguiente en Diciembre de 1781, véase la página 523.

(2) Keguerlen: Guerre maritime de 1778. Carta de De Grasse á Keguerlen, fechada en París el 8 de Enero de 1783, pág. 263.

bordo? ¿No sabía cuatro días antes de la partida de Hood, que tenía consigo todos los barcos con que positivamente podía contar para la campaña cercana, mientras que los ingleses habían de ser seguramente reforzados? Y si la posición ocupada por éstos era tan fuerte como pudiera hacerla el juicio más sano, la habilidad profesional y la mayor firmeza de sus defensores ¿no tenía acaso puntos débiles por donde pudiera atacarse? ¿No había buques á sotavento? ¿Si intentaban ganar barlovento, no tenía De Grasse buques con que «contenerlos»? ¿Si el primer buque de la vanguardia no pudo ser alcanzado, no tenían los franceses fuerza suficiente para doblar y triplicar sobre el tercero y sobre todos los demás buques que le seguían, extendiéndose á lo largo de la línea enemiga, tanto como quisiesen? En una carta que Suffren escribía tres años antes de estos sucesos, refiriéndose á Santa Lucía [1], cuya isla presentaba un estado de cosas muy parecido al que se refiere ahora, parece casi que hacía la descripción profética de ellos. Dice así la carta de referencia:

«No obstante el escaso resultado alcanzado con los dos cañoneos tenidos el 15 de Diciembre (1778), aun podemos esperar el éxito; pero el único camino de obtenerlo, es atacar vigorosamente á la Escuadra enemiga, la cual, dada nuestra superioridad, no podrá resistirnos, á pesar de las fortificaciones de campaña levantadas, las cuales no serán de efecto alguno *si abordamos á nuestros enemigos, fondeándonos sobre sus mismas boyas de amarre.* Si lo dilatamos, habrá mil circunstancias que los podrán salvar. *Podrán aprovecharse de la noche para escapar.*»

No cabe duda que los ingleses habrían vendido cara su derrota, pero en la guerra, es preciso atenerse á los resultados cuya finalidad valgan los esfuerzos verificados, y los más decisivos son, en definitiva, los más baratos. De Grasse se había evitado cometer tan gran error con la posesión firme y arraigada de unos cuantos principios muy sencillos, á saber: que la flota enemiga era el factor decisivo de la campaña comenzada, que era, por lo tanto, su verdadero objetivo, y que cualquier fracción de la referida flota debía ser ani-

(1) Véanse las páginas 466-546.

quilada, sin dilación, tan pronto como la cogiese separada. Pero al mismo tiempo debemos en justicia decir, que si lo hubiera hecho, habría sido causando una excepción en la práctica seguida generalmente por la Marina francesa de su época.

Se acercaba la hora en que el Almirante francés debía sentir, si no las preveía ya, las consecuencias de su equivocación, por la que sacrificó á la conquista de una miserable isla la ocasión de aniquilar á la flota inglesa. Rodney había salido de Europa el 15 de Enero con doce navíos de línea. El 19 de Febrero fondeaba en las Barbadas y el mismo día llegaba Hood á la Antigua, procedente de St. Kitt. El 25 se encontraron á barlovento de la Antigua las Escuadras de Rodney y Hood, formando una flota unida que se componía de treinta y cuatro navíos de línea. Al día siguiente, fondeaba De Grasse en Fort Royal, escapando así á la persecución que Rodney comenzó á hacerle en seguida. El Almirante inglés volvió entonces á Santa Lucía, donde se le incorporaron tres navíos más, llegados de Inglaterra; su fuerza ascendía, pues, á la suma de treinta y siete navíos de línea. Sabiendo que se esperaba un gran convoy de Francia, sin el cual nada podía hacerse, Rodney mandó parte de su flota á cruzar á barlovento, hasta la altura de Guadalupe, por el Norte; pero el Oficial francés que iba encargado del convoy, sospechando esto, se fué bien al Norte de la citada isla y consiguió llegar á Fort Royal, en Martinica, el 20 de Marzo. Los buques de guerra que llevaba se incorporaron á la flota de De Grasse, reuniendo entonces treinta y tres navíos de línea efectivos y dos más de cincuenta cañones.

El objetivo de los esfuerzos unidos de Francia y España este año, era la conquista de Jamaica. Se esperaba la unión en Cabo Francés (hoy Cabo Haitiano), en Haití, de cincuenta navíos de línea y 12.000 hombres de tropa, parte de los cuales se encontraban ya en el punto de reunión. Para el mando de las flotas combinadas, había sido designado De Grasse, el cual debía reunir en Martinica todas las tropas y

recursos disponibles que pudieran dar las demás islas francesas, para convoyarlos después al *rendez vous* referido, siendo precisamente esta unión la que Rodney estaba encargado de impedir. La región en que tuvieron lugar las importantes operaciones de los días subsiguientes, cubre una distancia de ciento cincuenta millas de Norte á Sur, encontrándose en ella incluídas las islas de Santa Lucía, Dominica y Guadalupe, que están situadas en el orden indicado (Véase Lámina XI, página 483).

Por esta época estaba la primera en manos de los ingleses y las demás pertenecían á los franceses. El encuentro final y decisivo por el pronto, tuvo lugar entre la Dominica y Guadalupe, algo hacia el Oeste de las mismas islas, que distan entre sí veintitres millas; pero el canal que hay entre ambas, se reduce á trece, en razón á tres islotes que hay en él, llamados Los Santos, situados diez millas al Sur de Guadalupe. Parece que la intención de De Grasse fué, en lugar de dirigirse directamente al Cabo Francés [1], arrumbar, rodeando de cerca las islas, que siendo como eran, amigas ó neutrales, suministrarían refugio al convoy, caso de verse obligado á ello. La estrecha persecución de los ingleses, que alcanzaron á De Grasse á la altura de la Dominica, obligó á éste al abandono de su plan, mandando el convoy á Basse Terre en el extremo Sur de Guadalupe, mientras que él, por su parte, se esforzaba en atravesar el canal, dando bordadas para pasar al Este de las islas, con lo que separaba á los ingleses de los transportes, desembarazándose al propio tiempo del entorpecimiento táctico que le representaba la presencia de estos últimos. Diversos accidentes ocurridos en varios barcos, estorbaron esta tentativa, conduciéndole á un combate tan desastroso para él como fatal para la empresa mencionada de la unión.

Los fondeaderos de ambas flotas en Martinica y Santa Lucía, distaban treinta millas entre sí, siendo en general

(1) Véase el mapa IV del Océano Atlántico Norte.

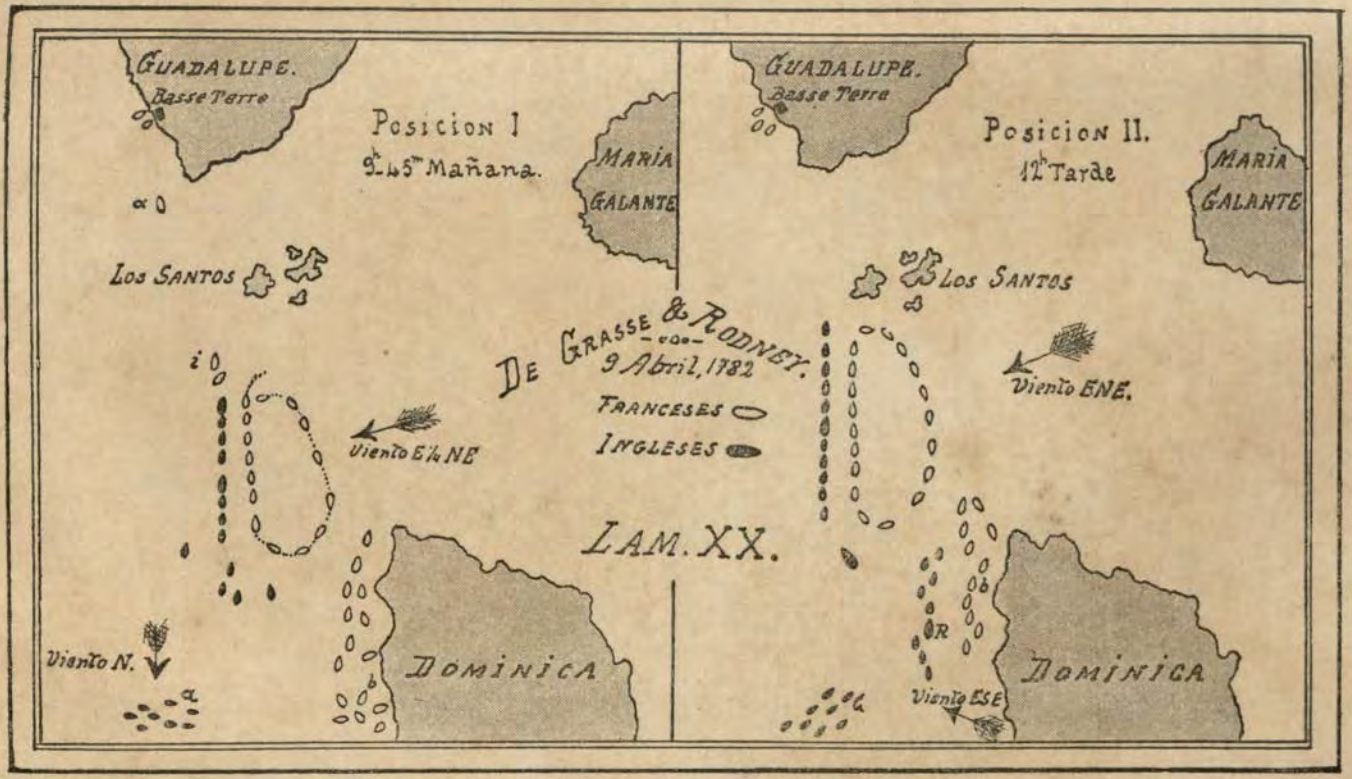
buenos los vientos reinantes del Este para pasar de uno á otro; pero hay fuertes corrientes del Oeste y frecuentes calmas ó ventolinas, que tienden á sotaventear á los buques de vela que salen de Santa Lucía para las demás islas del Norte. Había una cadena de fragatas que enlazaban con los buques exploradores que Rodney tenía situados sobre la Martinica, los cuales, á su vez, comunicaban por señales con el buque insignia del Almirante, fondeado en la bahía de Gros Ilot. Todo era movimiento en las dos Estaciones; los franceses, ocupados en multitud de arreglos precisos para realizar una gran empresa militar; los ingleses, con menos que hacer, se mantenían á la expectativa, listos por completo para entrar en el acto en combate, lo que exige estar constantemente alerta y en gran estado de actividad mental.

El 5 de Abril informaron á Rodney que habían sido embarcados los soldados, y el 8, poco después de la amanecida, se vió que las fragatas exploradoras hacían señales de que el enemigo salía del puerto. En seguida, se puso la flota inglesa en movimiento, abandonando el puerto á eso de las doce, con un total de fuerzas que ascendía á treinta y seis navíos de línea. A las dos y media de la tarde avistaban las fragatas avanzadas á la flota francesa, la cual fué también vista desde los topes del cuerpo principal de la Escuadra, poco antes de ponerse el sol. Los ingleses navegaron al Norte toda la noche y al romper el día 9 estaban de través con la Dominica, pero encalmados en su mayor parte. Por dentro de ellos, y hacia la costa, se veía la Escuadra francesa con su convoy; los barcos de guerra ascendían á treinta y tres navíos de línea, además de otros buques de menor porte; el convoy lo componían ciento cincuenta velas que estaban puestas al cuidado especial de dos buques de cincuenta cañones. Los vientos irregulares é indecisos, propios de la noche y primeras horas de la mañana que se sienten cuando se está cerca de tierra, habían hecho que esta enorme flota se dispersara. Quince buques estaban en el canal entre Do-

minica y Los Santos, bajo la acción de un alíseo fresco, ocupados aparentemente en dar bordadas para ganar barlovento; el resto de los buques de guerra y la mayor parte del convoy, estaban todavía encalmados sobre la Dominica, muy cerca de esta isla (Lámina XX, posición I, b).

Sin embargo, los barcos franceses fueron gradualmente alcanzando uno tras otro las ventolinas que había sobre tierra, y favorecidos por éstas, que no llegaban aún á los ingleses, situados mar á fuera, se zafaron de la isla y entraron en el canal, donde reinaba la brisa más firme y entablada, é impulsados por ella pudieron incorporarse y reforzar el grupo que estaba ya en el canal, primer núcleo de fuerzas que disfrutó la cualidad más esencial del Poder Naval, á saber: la movilidad. Al mismo tiempo, la vanguardia inglesa, al mando de Hood, alcanzó las brisas suaves del SE., bajo cuyo impulso se deslizaron dulcemente hacia el Norte, separándose del cuerpo principal de la flota y dirigiéndose hacia dos navíos franceses aislados (i), los cuales, habiéndose sotaventeado mucho durante la noche, habían participado de las calmas que tuvieron sin movimiento á los ingleses, con sus proas dirigidas hacia todos los rumbos de la aguja. Los ingleses se encontraban ya casi á tiro de cañón cuando vino una ligera racha del NO. que permitió á los franceses alejarse, buscando la aproximación con los demás buques de su Escuadra que, como se ha dicho, estaban en el canal.

Mientras más avanzaba la vanguardia inglesa, más fresco iba siendo el viento, hasta que habiendo abierto bien el canal de Los Santos, sintieron por fin el alíseo. De Grasse hizo señales al convoy para que se metiera en Guadalupe, orden que fué tan perfectamente ejecutada, que á las dos de la tarde se habían perdido de vista por el Norte todos los buques; y en el resto de lo que nos queda por tratar no los veremos ya intervenir para nada. Los dos buques franceses que se habían sotaventeado tanto, según se ha dicho, no estaban aún fuera de peligro con respecto á la vanguardia in-


GUADALUPE.
Basse Terre
Posicion I
9h 45m Mañana.
MARIA GALANTE
Los Santos
Viento E¼NE
Viento N.
DOMINICA
GUADALUPE.
Basse Terre
Posicion II.
12h Tarde
MARIA GALANTE
Los Santos
Viento ENE.
DOMINICA
Viento ESE
DE GRASSE & RODNEY.
9 Abril, 1782
FRANCESES
INGLESES
LAM. XX.

glesa, la cual contaba ahora con una buena brisa; pero estaba, en cambio, muy separada de su retaguardia y centro, por lo que De Grasse ordenó á su vanguardia que arribase y empeñase combate. La señal fué obedecida por los buques á quienes se dirigía y por tres más, que en total fueron catorce ó quince, empezando la acción á las nueve y media de la mañana, durando, con intervalos, hasta la una y cuarto de la tarde. Hood se vió entonces obligado á fachear, con objeto de no aumentar demasiado su separación con el cuerpo principal de la Escuadra; los franceses siguieron navegando aproximándose á la retaguardia enemiga, pasando sucesivamente á distancia de medio tiro de cañón de los ingleses, por su parte de barlovento (Lámina XX, posición I). Tan pronto como cada barco llegaba á rebasar la División inglesa, viraba, dirigiéndose otra vez hacia atrás con proa al Sur, hasta tanto que volvía de nuevo á ocupar su puesto en el orden de ataque, describiéndose así una curva irregular, de forma elíptica, á barlovento de los adversarios. El peso del ataque recayó sobre ocho ó nueve navíos ingleses, cuyo número fué aumentando gradualmente á medida que los barcos fueron recibiendo uno tras otro las ligeras ventolinas que había, validos de las cuales salían de la zona de calmas existentes sobre la Dominica.

Mientras tenía lugar este empeño, parte de los buques que componían el centro inglés, ó sean ocho entre los cuales iba la insignia de Rodney (posición I, a), habían conseguido, aprovechando cuidadosamente las rachitas y ventolinas existentes, aproximarse gradualmente á la tierra, donde cogieron la virazón más pronto de lo que la hubieran tenido en mar libre. Tan pronto como la sintieron, que fué sobre las once de la mañana, gobernaron hacia el Norte, quedando ahora situados por la aleta de barlovento [1] de la vanguar-

(1) Por las aletas de un barco se entiende la parte extrema de sus costados, cerca ya de la popa; por lo tanto, aleta de barlovento es la aleta que queda del lado de donde viene el viento y es claro que un buque que esté por la aleta de barlovento de otro, estará por detrás de éste, si bien situado á barlovento del mismo.

dia inglesa y de sus asaltantes (posición II, a). Estos, viendo la situación que ocupaban ahora sus enemigos, viraron y abandonaron por el momento la contienda, gobernando al Sur para unirse con su centro, temerosos de que pudieran interponérseles los ocho buques de Rodney. A las once y media, el Almirante francés formó de nuevo su línea sobre la amura de estribor; la mayor parte de sus buques se encontraban ya zafos de la tierra, mientras que la vanguardia inglesa continuaba aún encalmada. La circunstancia de contar los franceses con mayor número de buques, les permitió extenderse de Norte á Sur á lo largo de la línea inglesa, la cual estaba todavía rota y tenía un gran claro entre su vanguardia y centro (posición II). Se renovó, pues, el ataque sobre Hood, con nuevo ardor; pero como la retaguardia y centro francés (b) estaban ya ahora en viento, conservaron su distancia manteniéndose fuera del alcance de la División de Rodney. A la una y cuarto, viendo los franceses que iba á completarse la línea inglesa con los últimos barcos que venían ya con el viento, cesaron el fuego, y á las dos arriaba Rodney la señal de «combatir,» por haberse retirado el enemigo.

Esta acción del 9 de Abril no fué, pues, más que un duelo de artillería. Un navío francés llamado el *Caton,* de sesenta y cuatro cañones, tuvo averías que le hicieron ir á Guadalupe; dos ingleses, quedaron también mal parados, pero pudieron reparar sus averías sin separarse de la Escuadra. La ventaja material fué, pues, de los últimos. Las opiniones están divididas con respecto á la manera de apreciar las disposiciones dadas por De Grasse en este día; pero el origen de esta división reconoce por base la diferencia de principios, á saber: si el Almirante debió decidirse por las operaciones ulteriores que tenía en proyecto, ó bien por las probabilidades que se le presentaban para batir á la flota adversaria.

Las circunstancias habidas en este caso, eran las siguientes: hubo diez y seis barcos de la Escuadra inglesa, ó sea to-

da la retaguardia y cuatro buques más del centro, que no pudieron nunca disparar un solo tiro (posición II, c). Aparentemente, todos los barcos franceses desde el primero hasta el último, podrían haber entrado en acción. Al principio hubo sólo ocho ó nueve navíos ingleses combatiendo contra quince franceses y al final del combate la proporción fué de veinte por treinta y tres, habiendo durado los términos generales de esta proporcionalidad, sin duda alguna, por espacio de unas cuatro horas. Por lo tanto, De Grasse se encontró, ciertamente, con una flota superior á la suya, al menos numéricamente; pero la Providencia le favoreció de tal suerte, que esta flota estuvo dividida, casi por la mitad, habiendo quedado inutilizada una de las fracciones, sin facultad alguna para poder obrar. De Grasse se encontraba á barlovento y tenía un conjunto de Capitanes, superior. ¿Qué fué, pues, lo que le impidió atacar á los nueve navíos de Hood con los quince suyos, habiendo puesto, como pudo hacerlo, un buque á cada costado de los seis últimos que constituían la retaguardia de Hood? Una vez destruídos por completo estos nueve buques, los movimientos subsiguientes de Rodney tenían que resultar, sin remedio, inútiles. Los franceses, en la derrota que sufrieron tres días después, perdieron sólo cinco buques, que fueron suficientes para determinar aquélla. Sin embargo, el Consejo de guerra que juzgó después este hecho, basado en la doctrina francesa, decía así: «La decisión de persistir combatiendo con sólo una parte de nuestra flota, debe considerarse como un acto de prudencia de parte del Almirante, acto que podría haber sido inspirado en los proyectos ulteriores de la campaña.» Sobre esto dice un escritor profesional francés, con mucha naturalidad, que si de todos modos había que atacar, sería más prudente hacerlo con fuerza suficiente para ello, de tal manera, que recayesen sobre cada buque las menos averías posibles, porque al final del combate la totalidad de la flota podría verse en la necesidad inevitable de acudir en auxilio de cualquier buque su-

yo á quien la pérdida de palos le impidiese salir á barlovento.

Por tres veces, en el espacio de un año, había puesto la Fortuna ante los ojos de De Grasse la oportunidad de atacar á la flota inglesa con superioridad de fuerzas decisiva y abrumadora [1]. Desde la mañana del día 9 hasta el 12, estuvo la flota francesa dando bordadas para ganar barlovento, entre la Dominica y Los Santos, en orden irregular. La noche del 9 la pasaron los ingleses en facha, para reparar las averías experimentadas en el combate. Al siguiente día se volvió á emprender la caza á barlovento, pero los franceses habían ganado ya mucho terreno á sus perseguidores.

La noche del 10, se abordaron dos buques franceses, el *Jason* y el *Zélé*, viniendo á ser este último el hueso de la Escuadra durante estos días.

Dicho buque fué uno de aquellos dos que por poco apresa el enemigo el día 9 y fué también la causa del desastre final. Las averías del *Jason* le obligaron á ir á Guadalupe. El día 11 se encontraba ya el cuerpo principal de la Escuadra á barlovento de Los Santos, pero el *Zélé* y otro buque se habían sotaventeado tanto, que De Grasse arribó para protegerlos, perdiendo, con esto, mucho terreno ganado. A la noche siguiente, abordó el *Zélé* á otro navío que fué el insignia de De Grasse, que perdió algunas velas; el otro, que no estaba adrizado y navegaba con mucha dificultad, echó por la banda los palos trinquete y bauprés, por lo que el Almirante ordenó á la fragata *Astrea* lo tomase á remolque. El nombre de esta fragata, nos recuerda, de pasada, el de su Comandante, figura célebre y trágica, pues que no era otro que el del infortunado explorador La Perouse, cuya desaparición posterior con dos buques más y sus tripulaciones completas, constituyó durante tanto tiempo un misterio impenetrable.

(1) La primera, el 29 de Abril de 1781, frente á Martinica, teniendo veinticuatro navíos por dieciocho. La segunda, en Enero de 1782, teniendo treinta por veintidos; y la tercera, el 9 de Abril de 1782, con treinta por veinte.

Dos horas se emplearon en conseguir que el barco quedara á remolque de la fragata,—lo cual no constituye, en verdad, maniobra muy brillante, dado el estado del tiempo y la urgencia que se tenía,—pero á las cinco de la mañana quedaban, al fin, listos, separándose de la Escuadra con dirección á Basse Terre, donde se encontraban ya fondeados el *Caton*, el *Jason* y el convoy. De esta suerte, la flota francesa contaba ya tres navíos de línea de menos desde su salida de la Martinica.

Apenas se había aproado el navío desamparado hacia Basse Terre, cuando las débiles líneas de la aurora vinieron á anunciar la proximidad del 12 de Abril, día doblemente memorable en los anales marítimos. Aun no había acabado de ponerse por completo el sol que alumbró en su combate á las exhaustas Escuadras de Suffren y Hughes que fondeaban en Ceilán después de librar su acción más reñida, cuando ya los primeros rayos del astro del día brillaban sobre la contienda que se abría entre Rodney y De Grasse [1]. Dicha lucha fué á la vez el combate naval de mayores resultados que se libró en la centuria; su influencia en el curso de los acontecimientos fué muy grande, aunque no tan decisiva como pudiera haberlo sido; le acompañaron circunstancias que lo hicieron brillar desusadamente, si bien en forma algo artificial; y por último, fué caracterizado por una maniobra que en aquellos tiempos se consideraba como hecho de excepcional intrepidez y decisión: «la rotura de la línea». Debe añadirse, también, que dió lugar á una controversia vehemente y apasionada; y la suma de detalles que nos dan los testigos, dignos de confianza y crédito, son tan confusos y contradictorios, en lo que respecta principalmente á las condiciones del viento, que hoy es ya imposible compilarlos para tratar de formar con todos una relación completa del hecho. Sin embargo, los rasgos principales del combate pueden presentar-

(1) La diferencia de longitud entre Trincomalee y Los Santos, es de nueve y media horas.

se con suficiente exactitud, y esto será lo que trataremos de hacer primero, breve y sencillamente. Después, podrá adornarse el bosquejo así hecho, con todos los detalles que den vida, color é interés á la gran escena á que nos referimos.

Al romper el día [1] (sobre las cinco y media) la flota inglesa, que había virado á las dos de la madrugada, navegaba mura estribor con viento del SE. [2], lo que era ya raro á esa hora en que no debía predominar el viento del Sur (Lámina XXI, A). Estaban entonces á unas quince millas de Los Santos, que demoraban al NNE., y á diez de la Escuadra francesa que les quedaba al NE. Los franceses, debido á los sucesos ocurridos en la noche anterior, estaban muy separados unos de otros, permaneciendo los buques de barlovento, ó sean los de más al Este, á unas ocho ó diez millas de distancia [3] de los de sotavento, entre los cuales se encontraba el buque insignia llamado *Ville de Paris*. La ansiedad y cuidado que representaba el *Zélé*, hizo que el Almirante francés se mantuviese con su Escuadra unido al referido buque, con poca vela, proa al Sur y navegando con el viento por babor (A). Los ingleses lo hacían de la otra amura y tal como les daba el viento [4], llevaban la proa al ENE., de modo que tan pronto como la luz del día les permitió ver, se encontraron con que los franceses estaban «por su amura de sota-

(1) La relación de todo lo ocurrido desde el 9 al 12 de Abril, la hacemos basada principalmente en las láminas y descripciones contemporáneas, dadas por el Lieutenant Mathews R. N., y en lo que ya muy posteriormente dice el Captain Thomas White (perteneciente también á la Marina inglesa) en su obra titulada «Naval Researches». Ambos Oficiales fueron testigos presenciales de los hechos y las relaciones que de ellos hacen se han comparado con las dadas por otros escritores franceses é ingleses. Mathews y White difieren en sus relaciones de lo que Rodney dice en su parte oficial respecto á la vuelta en que navegaban los ingleses al amanecer; pero lo asegurado por el último está explícitamente confirmado por cartas particulares de Sir Charles Douglas, mandadas inmediatamente después del combate á personas eminentes. Adoptamos, pues, su versión en el texto.

(2) Carta de Sir Charles Douglas, Jefe de E. M. de Rodney: «United service Journal» de 1833. Parte I, pág. 515.

(3) De Grasse dice que la distancia era de unas tres leguas, mientras que algunos de sus Capitanes la estiman en mucho más y la hacen llegar á cinco.

(4) Los franceses, que estaban en la mediania de la canal, tenían el viento más hacia el Este.

vento, y que uno de los barcos de M. De Grasse—el *Zélé*—iba remolcado por una fragata. Nos cuadraba dicho buque por el través de sotavento y llevaba rendidos sus palos bauprés y trinquete, que iban atravesados en su castillo» (1).

Para echar á los franceses aun más á sotavento, destacó Rodney cuatro navíos (b) con la misión de dar caza al *Zélé*. Tan pronto como De Grasse vió esto, ordenó á su flota arribar (c), efectuándose así lo que Rodney deseaba, formándose al mismo tiempo la línea de combate, para lo cual De Grasse llamó hacia sí á todos los buques que tenía á barlovento. La línea inglesa se formó también rápidamente, llamándose á los buques destacados, para la caza del *Zélé*, á las siete de la mañana. Viendo De Grasse que si seguía navegando en la forma que estaba iban á perder todos el barlovento, se puso de nuevo á ceñir mura á babor (c'). En este momento la brisa cambió, llamándose al ESE. ó al E. Esto favorecía á los franceses y perjudicaba á los ingleses, que no podían acercarse á sus enemigos por separarlos la nueva dirección del viento; de modo que las dos flotas navegaban ahora en vueltas encontradas, buscando la ventaja del viento, con probabilidades casi iguales, por ambas partes, de conseguirlo. Sin embargo, los franceses la ganaron, gracias á su superioridad de marcha, la cual les había facilitado ya, en los días precedentes, zafarse de los ingleses, de tal manera, que si no hubiera sido por el accidente y torpeza del *Zélé*, es casi seguro que habrían podido escapar todos los buques de la persecución de aquéllos (Lámina XXI, B). Los navíos de cabeza franceses, consiguieron llegar y pasar, primeros, el punto en que la rápida convergencia de las líneas de rumbo seguidas por ambas Escuadras, las llevaba ya á cortarse, mientras que el buque cabeza inglés, llamado *Marlborough*, llegó por su parte á cortar la línea francesa entre el sexto y décimo navío del orden. (En este punto no concuerdan las relaciones).

(1) Carta de Sir Charles Douglas, Jefe de E. M. de Rodney: «United service Journal» de 1833. Parte I, pág. 515.

El combate empezó desde luego en este momento, rompiendo el fuego sobre el *Marlborough* el navío francés *Brave*, que era el noveno de la línea, á las ocho menos veinte de la mañana. Como no había habido intención previa de romper la línea, el buque cabeza inglés, en cumplimiento de una señal hecha por Rodney, arribó, siguiendo navegando paralelamente al enemigo y muy cerca de él por su parte de sotavento, en cuya maniobra le siguieron todos los demás navíos ingleses, tan pronto como llegaban á encontrarse en la estela del *Marlborough*. El combate asumió, pues, la fase vulgar é indecisa de dos flotas que pasan batiéndose de vuelta encontrada, si bien es cierto que, cómo el viento era muy flojo, esto permitió que el empeño fuera de más importancia de la que generalmente existe en estas circunstancias; los buques pasaron por delante de los adversarios, con velocidades resultantes de tres ó cuatro millas. En cuanto las líneas de rumbo volvieron de nuevo á ser divergentes, De Grasse hizo señal á su Escuadra para que arribase cuatro cuartas hacia el SSO., trayendo así á su vanguardia (B, a) á empeñar acción contra la retaguardia inglesa, á fin de impedir que ésta llegara intacta á batirse con la retaguardia francesa. Sin embargo, había dos peligros que amenazaban á los franceses, caso de continuar navegando al rumbo que llevaban. Su dirección, Sur ó SSO., los conducía á meterse en la zona de calmas que había al extremo Norte de la Dominica, y la incertidumbre del viento hacía posible que con su rumbo Sur pudiese el enemigo atravesar su línea y ganar de nuevo la ventaja del viento, con cuya posibilidad vendría en seguida la acción de forzarlos á un combate decisivo, que los franceses habían evitado con su política habitual, y precisamente esto fué lo que ocurrió.

De Grasse, por lo tanto, hizo señal á las ocho y media de virar por redondo *simultáneamente* para ponerse á navegar de la misma vuelta que los ingleses; pero las flotas estaban demasiado cerca una de otra para poder evolucionar, y no fué

posible verificar lo expuesto. Entonces hizo señales de ceñir el viento todo lo posible, para virar después por redondo, *sucesivamente*, lo cual tampoco se pudo hacer, por lo que, á las nueve y cinco, se presentó, al fin, la temida contingencia. El viento se llamó ahora hacia el Sur, lo que fué causa de que tomaran por avante todos los buques franceses que no habían aún arribado; es decir, todos aquellos que tenían á los buques ingleses por sotavento á corta distancia (Lámina XXI, C). En este momento, Rodney, que iba á bordo del *Formidable*, se encontraba tanto avante con el cuarto buque francés situado por la popa del Almirante. Orzando y ciñendo todo lo posible el nuevo viento, consiguió Rodney pasar por medio de la línea francesa, seguido de los cinco navíos que tenía tras sí en el orden inglés (C, a), verificándose esto casi al mismo tiempo que el buque número seis, á contar por su popa, se dirigía por idénticas causas á pasar por el intervalo que tenía en su través, movimiento que siguió toda la retaguardia inglesa. La línea de combate francesa quedó, pues, rota en dos lugares distintos por las columnas de los buques enemigos, que lo verificaron en orden tan cerrado que forzaron á los franceses á separarse á un lado, como si el viento no hubiese ya conspirado á este mismo fin, entorpeciendo su acción. De esta suerte perdieron los franceses todos los principios fundamentales en que se basa la constitución de una línea de combate, lo que respecta el sostén mútuo de los barcos y el libre campo de tiro de la artillería de los mismos; mientras que, por el contrario, los ingleses conservaron todas estas ventajas para las dos Divisiones que se habían introducido por los claros formados en el orden enemigo, el cual, por la interposición de estas columnas, se vió empujado hacia sotavento, á más de verse con su orden roto. Obligados, pues, los franceses al abandono de la línea sobre la cual habían formado, les fué necesario volverse á formar de nuevo, tratando de unir los tres grupos en que habían quedado divididos, y esta operación táctica, bien difícil de eje-

cutar en cualquier circunstancia, lo es doblemente cuando se está bajo la impresión de un desastre que se prevé y en presencia de un enemigo superior, el cual, aunque desordenado en sí mismo, estaba en mejor situación y sentía ya el ardor de la victoria.

No parece, sin embargo, que se hiciera tentativa alguna seria para reconstituir el orden francés. Para reunirse, sí; pero solamente en huída y formando una masa desordenada. Los diversos cambios de viento y movimientos habidos en las Divisiones francesas, hicieron que á medio día estuviese su Escuadra (Lámina XXI, D) con el centro (c) dos millas al NO. de la vanguardia (v) y por sotavento de la misma; mientras que la retaguardia (r) aun quedaba más lejos del centro y á sotavento también del mismo. Ambas flotas estaban ahora encalmadas, disfrutando sólo de algunas rachas que venían de vez en cuando. A la una y media saltó brisa suave del Este, por lo que De Grasse hizo señales para formar de nuevo la línea de combate sobre la amura de babor, á eso de las tres ó las cuatro de la tarde; pero no habiendo conseguido su objeto, hizo señal para formarla sobre la amura de estribor. Tanto estas dos señales hechas, cuanto lo que dicen, en general, las relaciones del suceso, inducen á creer que los franceses no volvieron ya á tener su línea bien formada, desde que fué rota por los adversarios, habiendo tendido, por no decir forzado, todas estas maniobras á reunir el grueso de la flota con la parte de la misma que permanecía más sotaventeada.

Al ejecutar semejante movimiento, sucedió por de contado, que los barcos más estropeados se quedaron atrás, siendo alcanzados uno tras otro por los ingleses, quienes los persiguieron sin formar ningún orden regular, puesto que en realidad no había necesidad de ello, toda vez que el apoyo mútuo estaba asegurado sin recurrir á esto. Poco después de las seis de la tarde, se rendía la insignia de De Grasse, el *Ville de Paris*, al *Barfleur*, que era también insignia de Sir Samuel Hood.

Las crónicas francesas dicen que cuando se rindió lo rodeaban nueve navíos enemigos, siendo indudable que el buque se batió desesperadamente y hasta el último extremo. Su nombre conmemoraba el de la gran ciudad que lo había regalado al Rey; su desusado tamaño y la circunstancia de que hasta entonces no había sido hecho prisionero en combate ningún Comandante en Jefe francés, fueron todos detalles que contribuyeron á dar mayor explendor y brillo particular á la victoria de Rodney. Apresaron cuatro navíos más, todos de línea [1], y lo que constituyó un hecho en extremo singular, fué que á bordo de uno de estos barcos citados, se encontró todo el tren de artillería que se llevaba para la pretendida reducción de Jamaica.

Tales fueron los principales rasgos del combate de Los Santos, ó como algunas veces se dice, del 12 de Abril, conocido también entre los franceses por el combate de la Dominica. Y ahora que lo tenemos descrito en sus líneas generales, daremos los detalles de ciertos puntos, que han sido hasta aquí omitidos, en razón á la claridad general del relato, y que, sin embargo, fueron puntos que afectaron todos al resultado. Al romper el día, la flota francesa estaba muy diseminada y sin orden [2]. De Grasse, influído por sus temores respecto al *Zélé*, precipitó tanto sus movimientos, que su línea no estaba aun debidamente formada en el momento que principió el combate. Los buques de la vanguardia no habían venido todavía á su puesto (B, a) y el resto de los navíos de la Escuadra estaba tan lejos de los que les correspondían, respectivamente, que De Vandreuil, Comandante en Jefe de la retaguardia y uno de los últimos que entró en acción, dice que la línea se formó bajo el fuego de fusilería. Los ingleses, por el contrario, estaban bien formados y el

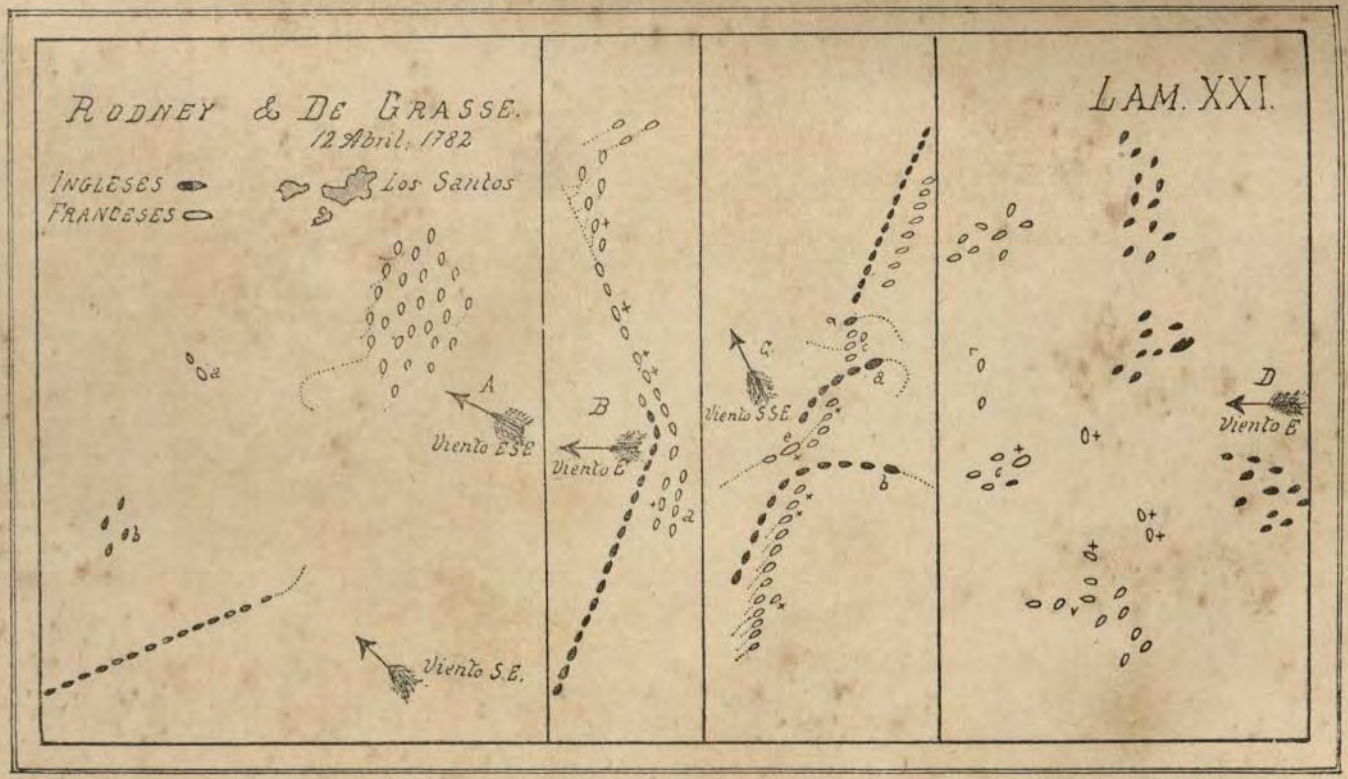
(1) Las posiciones de los buques apresados se señalan por cruces en los tres diversos periodos que constituyeron el combate, B, C y D.

(2) La distancia que existía entre el buque más á barlovento y el *Ville de París* cuando se hizo la señal de formar la línea de combate, se estima de manera varia, entre seis y nueve millas.

único cambio que se hizo en su orden fué acortar el intervalo que había entre los navíos, reduciéndolo, de dos á un cable de distancia, ó sea á unos doscientos metros próximamente. La célebre maniobra de romper la línea francesa, no fué premeditada; se debió exclusivamente al cambio de viento que arrojó á los barcos franceses fuera de su línea, aumentando así los claros ó espacios que había entre ellos, al par que agrandaba el intervalo por donde penetró el grupo de Rodney producido por el *Diadème* que estando en la extremidad Norte de la línea, le tomó el aparejo por avante y maniobró á caer de la otra amura (C, c).

Sir Charles Douglas dice que el efecto inmediato que tuvo la ruptura de la línea en el punto por donde penetró el buque insignia, fué «traer los barcos á una unión, por no decir á un contacto mútuo, casi perfecto, contra los cuatro buques enemigos más cercanos, contando desde el Norte hacia el punto aludido (c), donde fueron los barcos orzando sucesivamente. Este infortunado grupo, que desde entonces constituyó un gran objetivo aislado sobre el cual se podían concentrar todos los fuegos, lo atacaron en seguida el *Duke*, *Namur* y el *Formidable* (navío de noventa cañones), los cuales dispararon varias andanadas sobre el enemigo, sin que se perdiese un solo tiro, debiendo haber sido grande la mortandad causada por el fuego.» El *Duke* (C, d) era el matalote de proa del buque insignia y estaba, como su jefe, situado á sotavento de los franceses; pero el Comandante del navío, tan pronto como vió que el *Formidable* atravesaba la línea enemiga, hizo lo mismo, pasando por el Norte de este confuso grupo y viniendo á situarse en tal forma que dejaba á aquél colocado entre dos fuegos. El cuadernillo de bitácora del *Magnanime*, uno de los buques del grupo, dice que pasó bajo el fuego de dos navíos de tres puentes situados uno á cada banda.

Tan pronto como quedó el orden roto, Rodney arrió la señal que había hecho para que se formase la línea, manteniendo izada la que ordenaba empeñar combate estrecho con


RODNEY & DE GRASSE.
12 Abril, 1782
INGLESES
FRANCESES
Los Santos
A
Viento ESE
B
Viento E
C
Viento SSE
D
Viento E
Viento S.E.
LAM. XXI.

el enemigo, ordenando al propio tiempo á la vanguardia, que se encontraba ahora más al Norte de lo que estaba la retaguardia enemiga, que virase por avante y fuese á reunirse con el centro inglés. Esta orden tardó mucho en ejecutarse, debido á las averías recibidas en la arboladura y aparejo, al pasar los navíos ingleses bajo el fuego enemigo. El propio buque insignia, con los demás que le rodeaban, viraron también. La retaguardia, que iba al mando de Hood, en lugar de seguir hacia el Norte para reunirse al centro, navegó hacia barlovento por algún tiempo, después de lo cual quedó encalmada á considerable distancia del resto de la Escuadra.

Más tarde se originó gran discusión respecto al juicio que determinó la acción de Rodney cortando la línea enemiga, preguntándose también sobre quién recaía el mérito de la misma, si es que en realidad hubo alguno. El dilucidar este último punto, es cuestión de poca importancia; pero puede decirse que el hijo de Sir Charles Douglas, Jefe de Estado Mayor de Rodney, presentó una prueba de positiva evidencia, la única de especie aceptable, para disminuir la reputación de la persona totalmente responsable de los resultados, puesto que en dicha relación se probaba que la idea de la rotura de la línea provino de Douglas, que la sugirió á Rodney, quien consintió en ello, no sin dificultad. El valor de la maniobra, en sí misma, no tiene más importancia que la que representa una cuestión cualquiera de reputación personal. Se ha dicho por algunos, que el acto de Rodney, lejos de ser meritorio, fué desdichado, y que para su reputación, debe atribuirse más bien á la fuerza de las circunstancias que á la elección. Dicen ellos que hubiera sido mejor haber continuado navegando á lo largo de la retaguardia francesa por su parte de sotavento, pues así habrían llevado sobre esta porción de la Escuadra francesa, la totalidad de los fuegos de la Escuadra inglesa, después de lo cual debería haber virado ésta para envolver á la retaguardia francesa. Pero los que así arguyen, olvidan, en pro de su tesis, que virar por

avante ó por redondo, de cualquier modo que se haga después de un asalto de esta naturaleza, sólo sería posible efectuarlo á algunos de los buques que habían tomado parte en el empeño, y aun para éstos, hubiera sido muy difícil dar alcance á sus enemigos, los cuales habrían de haberse alejado ya bastante, después de su paso, á menos que no hubiesen quedado con serias averías, que los imposibilitaran para ello.

Por tanto, la sugestión de un ataque semejante, viene á ser precisamente la reproducción del ataque de Ouessant, que, como se sabe, se redujo, en realidad, al cruce encontrado de las dos flotas, navegando en vueltas opuestas, distribuyendo ambas sus fuegos sobre toda la línea enemiga, pero sin intentar concentración alguna sobre parte de las mismas. Puede decirse, y hay que admitirlo desde luego, que el cambio de rumbo de Rodney permitió á los once navíos de la retaguardia francesa (D, r) dejarse caer hacia sotavento, viniendo á recibir tan sólo parcialmente el fuego de su enemigo, mientras que la vanguardia inglesa sufrió, en cambio, el de casi toda la Escuadra francesa. Sin embargo, con esta arribada estuvieron dichos barcos completamente fuera de acción durante un intervalo muy apreciable é importante, y aun habrían estado más tiempo fuera de posición conveniente para apoyar á los demás navíos de su flota, si no hubiese sido empujado á sotavento el mismo buque de De Grasse, por la División de Hood, que cortó la línea por el tercer navío que había por la proa del *Ville de Paris*. Los trece buques franceses de cabeza, obedeciendo la última señal que habían visto, estaban ciñendo estrechamente el viento, y el grupo de seis que iba con De Grasse (C, e) hubiera hecho lo mismo si no hubiesen sido desviados hacia fuera por la División de Hood. Así, pues, el resultado de la acción de Rodney, considerada aisladamente, habría sido dividir la flota francesa en dos partes diferentes, separadas una de otra por un espacio de seis millas, quedando una de ellas á sotavento, sin esperanzas de poderse unir ya á la otra. Con esto, y habiendo gana-

do la ventaja del viento, habrían estado los ingleses en situación de poder «contener» fácilmente á los once navíos sotaventeados, rodeando después á los diecinueve de barlovento, con fuerzas realmente abrumadoras. La situación en que quedaron, al fin, de hecho, en razón á las *dos* rupturas de la línea, difiere poco de la que acabamos de explicar, pues el grupo de los seis barcos que iban con De Grasse, quedó colocado entre sus Divisiones de barlovento y sotavento, á dos millas de la primera y á cuatro de la última (D).

Apenas parece necesario insistir sobre las ventajas tácticas que proporcionó á los ingleses semejante situación, y esto prescindiendo ya del efecto moral producido sobre los franceses por la confusión introducida entre ellos. De todo lo dicho, se desprende desde luego una notable lección, que se deduce del efecto inmediato obtenido con el fuego de los cañones ingleses, al pasar á través de la línea enemiga. De los cinco barcos apresados, tres de ellos fueron aquellos por cuyas popas pasaron las Divisiones inglesas al romper la línea enemiga [1]. En lugar de recibir y hacer el fuego en términos iguales, como hubiera sucedido pasando ambas flotas de vuelta encontrada—en cuya situación cada buque contaba con la ayuda de sus inmediatos por proa y popa—los buques franceses, cerca de los cuales pasaron las columnas inglesas, al atravesar la línea enemiga, recibieron cada uno aisladamente, el fuego sucesivo de toda la División enemiga. Así, pues, los trece buques que constituían la División de Hood, desfilaron por delante de los dos buques franceses de cola en la vanguardia francesa, ó sean el *César* y el *Hector*, cuyos navíos recibieron el fuego concentrado de los adversarios,

(1) Los otros dos navíos franceses apresados, fueron, uno el *Ville de Paris*, el cual por su situación aislada y la circunstancia de llevar la insignia del Comandante en Jefe, fué naturalmente la presa á cuyo alrededor se reunieron los buques enemigos; el otro fué el *Ardent*, de sesenta y cuatro cañones, que parece haber sido apresado en una valiente tentativa que hizo con objeto de acudir en socorro de su Almirante, desde la vanguardia donde se encontraba. Este buque *Ardent* fué después la única presa que hizo la gran Armada aliada, en el Canal de la Mancha el año 1779.

bajo el cual quedaron materialmente deshechos, mientras que en forma similar y con iguales resultados, hacían lo propio los seis buques de Rodney con el francés llamado *Glorieux*. Esta «concentración por desfile» hecha, pasando por delante de la extremidad de una columna, corresponde muy exactamente á la concentración verificada sobre el flanco de una línea y reviste especial interés, porque si se ejecuta satisfactoriamente, constituye ahora y siempre el ataque más formidable que puede efectuarse. Si los ingleses hubiesen estado listos para aprovecharse de su ventaja, entonces habrían podido hacer fuego sobre los buques enemigos, á ambos lados del intervalo por donde pasaron, al atravesar la línea adversaria, como lo verificó el *Formidable;* pero sólo hicieron uso de sus fuegos de estribor y muchos, sin duda alguna, no se dieron cuenta de la ocasión presentada, hasta que fué ya demasiado tarde para aprovecharla. Los resultados naturales de la maniobra de Rodney fueron, por lo tanto, los siguientes: 1.ª Ganar la ventaja del viento y con ello la facultad de la acción ofensiva; 2.ª Obtener la concentración de fuego sobre cierta porción del orden enemigo; y 3.ª Introducir en este último la confusión y división que podría ser—y fué en realidad—muy grande, ofreciendo con ello oportunidad para ulteriores ventajas tácticas.

No es objeción admisible decir que si los franceses hubiesen sido más hábiles, se habrían podido unir más pronto. La maniobra que presenta en sí perspectiva favorable de éxito y ventaja, no pierde su mérito, aun cuando pueda detenerla un movimiento rápido del enemigo, de la misma manera que en la esgrima tampoco pierde su valor una buena estocada, aun cuando se encuentre con la parada apropiada que sirve para desviarla. Las probabilidades que había á favor de los ingleses consistían en la funesta separación ocasionada por la detención de la retaguardia francesa, dejando á la vanguardia que siguiera á su rumbo; y el movimiento no era nada menos juicioso, porque las dos fracciones de la Escuadra disgre-

gada hubieran podido reunirse más pronto, como lo habrían efectuado seguramente, de haber estado dirigidos por manos más hábiles. En cuanto á la acción sugerida de virar después de haber pasado la retaguardia del enemigo, diremos que la persecución hubiera llegado á convertirse en una caza muy reñida, en la cual ambas partes se habrían visto igualmente empeñadas, pudiendo decirse, sin presunción, que las dos habrían quedado también igualmente averiadas. Y en efecto; las señales de incapacidad para mantener el puesto eran numerosas en ambas Escuadras.

Independientemente al manejo táctico de las dos flotas, había ciertas diferencias de armamento y equipo que conferían ventajas tácticas, y, por lo tanto, constituyen hechos dignos de notar. Los franceses parece que poseían mejores barcos, y comparando clase con clase, parece que los tenían también mejor armados. Sir Charles Douglas, Oficial eminente y de gran imaginación, que estaba, además, muy dedicado á los asuntos de artillería, estimaba que por el peso total de sus proyectiles los treinta y tres navíos franceses, tenían sobre los treinta y seis ingleses, la superioridad de cuatro navíos de ochenta y cuatro cañones y después de la pérdida del *Zélé, Jason* y *Caton* aun subsistió la ventaja, estimándola dicho Oficial en dos navíos de setenta y cuatro cañones. El Almirante francés Jurien de la Gravière, dice también que los cañones franceses eran por este tiempo de mayor calibre, generalmente. Los navíos franceses estaban también mejor constituídos y tenían mayor calado que los del enemigo, lo que los hacía de mejor condición que éstos para navegar y barloventear; explicándose así, en parte, el éxito obtenido por De Grasse, consiguiendo ponerse tan á barlovento de su adversario, que en la tarde del 11 sólo se podían ver á tres ó cuatro buques franceses *desde los topes* de la capitana inglesa, cuando el día 9 había estado ésta dentro del tiro de cañón de la artillería francesa.

A la torpeza del desdichado *Zélé* y del *Magnanime* fué á

lo que se debió que De Grasse perdiese la posición ventajosa en que se había colocado, justificándose con esto la perseverancia de Rodney que contaba con el capítulo de imprevistos para la realización de sus propósitos. En cuanto á la mayor velocidad de los buques franceses considerados en cuerpo, es asunto que resulta de explicación algo difícil, en razón á que si bien es cierto é indudable que sus barcos tenían mucho mejores líneas, en cambio la práctica del aforro de cobre no se había generalizado tanto en Francia como en Inglaterra, y entre los franceses había varios navíos que carecían de este forro y sus fondos estaban comidos por la broma (1). Las mejores condiciones veleras poseídas por los buques franceses, fueron, sin embargo, notadas por los Oficiales ingleses, si bien la gran ventaja de que se ha hecho mención, fué debida, en parte, á la detención hecha por Rodney tras el combate del día 9 con objeto de reparar las averías sufridas en él, las cuales debieron ser, probablemente, mayores que las del adversario, en razón al pequeño número de navíos que soportaron el vigoroso ataque verificado por un enemigo superior. Ya se dijo al describir esta acción que los franceses se mantuvieron á distancia de medio tiro de cañón. Esto fué hecho con objeto de neutralizar la ventaja táctica que tenían los ingleses, quienes poseían, gran número de carronadas y cañones ligeros, aunque de gran calibre, los cuales eran muy mortíferos en una acción de cerca, y en cambio, á mayor distancia, eran perfectamente inútiles. El segundo Jefe De Vandreuil, á quien se confió la dirección de este ataque, dice categóricamente, que si hubiese estado con sus buques dentro del alcance de las carronadas, muy pronto se habría quedado sin aparejos. Sea cualquiera el juicio que se haga de la política militar que autoriza se rehuse aniquilar á un enemigo, colocado en la situación que estaba la División inglesa, no puede haber duda alguna de que, si el

(1) Carta oficial del Marqués de Vandreuil. Guerin: Hist. de la Marine Française, vol. V, pág. 513.

objeto buscado era evitar la persecución, entonces la táctica observada por De Vandreuil el 9 fué excelente, puesto que infirió á los buques enemigos el mayor daño posible con la menor exposición por parte de los suyos. En cambio, De Grasse, al dejarse el 12 atraer dentro del alcance de las carronadas, cedió esta ventaja, sacrificando, además, á un impulso paságero toda su estrategia política anterior. Manejados rápidamente por su ligereza de peso; lanzando metralla y proyectiles de gran tamaño, estos cañones eran particularmente eficaces y mortíferos, según hemos dicho, en una acción estrecha, cuanto inútiles é ineficaces en los grandes alcances. En una comunicación posterior dice De Vandreuil lo siguiente: «El efecto de estas nuevas armas es muy mortífero dentro del alcance de la fusilería; á ellas se debió que quedáramos tan mal parados el 12 de Abril.»

Había también otras innovaciones en la artillería, al menos en algunos barcos ingleses, innovaciones que aumentaban la exactitud, rapidez y campo de tiro, proporcionando, por consiguiente, mayor poder á las baterías que gozaban de tales mejoras. Las principales consistían en la introducción de las llaves de fuego que empezaban ya á usarse por aquella época, con las cuales el hombre que apuntaba era el mismo que disparaba; y la adopción en los montajes de piezas de testera y medios puntos, con lo que los cañones podían apuntarse más hacia popa ó proa; es decir, que tenían mayor campo de tiro de lo que hasta entonces había sido corriente. En los combates que se efectuaban entre barcos aislados, cuyos movimientos no tenían que sujetarse á lo que demandaban de sí otros barcos cuando se iba en Escuadra, había veces que este invento permitía á los que lo usaban colocarse en tal posición, que desde ella podían hacer fuego á mansalva sobre el enemigo, sin que éste pudiera, en cambio, responderle, habiéndose dado algunos ejemplos notables de esta ventaja táctica á que nos referimos. En un combate de Escuadra tal como ahora consideramos, la ventaja con-

sistía en poder llevar los cañones más á proa, para hacer fuego, pudiendo también seguir al enemigo durante mayor espacio de tiempo cuando venía á quedar por la popa, con lo que se conseguía doblar ó triplicar el número de tiros que podía recibir, disminuyéndose, á la vez, el sector muerto, existente entre dos antagonistas sucesivos (1). Estos detalles de cosas tan antiguas y pasadas ya de moda por completo, envuelven en sí lecciones que jamás son viejas y que no difieren bajo ningún concepto, de las experiencias posteriores hechas con las armas modernas y el torpedo.

En realidad, toda esta acción del 12 de Abril de 1782, está repleta de sanas enseñanzas militares. La perseverancia en la persecución, la adquisición de ventaja en la posición, la concentración del esfuerzo propio, la dispersión de las fuerzas enemigas, la gran influencia táctica de pequeñas, pero importantes modificaciones usadas en el material de guerra; de todo esto hemos tratado ya con detenimiento y extensión. Insistir aún en la necesidad que hay de no dejar escapar la ocasión que se presente para batir al enemigo en detalle, sería tiempo perdido para todo aquel que no haya quedado ya convencido de la influencia que tuvo la jornada del 9 de Abril sobre el combate librado el 12 del mismo mes. El abandono del ataque de Jamaica, después de la derrota de la flota francesa, demuestra de manera concluyente que el verdadero camino para asegurar bien los objetivos ulteriores que haya, no es otro sino la derrota de la fuerza que amenace ó impida su realización. Queda por hacer, al menos, una crítica de carácter delicado, pero muy esencial en sí, puesto que de ella se deducirán multitud de enseñanzas ligadas á estos sucesos. Su objeto principal será estudiar la manera cómo se alcanzó la victoria y los efectos que consiguientemente tuvo ésta sobre la guerra en general.

Después del lapso de tiempo transcurrido, es difícil dilu-

(1) Véase el United Service Journal de 1834. Parte II, pág. 109 y siguientes.

cidar lo que podría ó no haberse hecho para seguir navegando con buques que habían recibido averías en sus velas y aparejos; ó lo que es lo mismo, lo que hubiera ó no podido hacerse para conservar la movilidad, que es el primer elemento característico de la fuerza naval. Depende la respuesta que se dé á esta cuestión, no sólo de la clase de averías que hubieran recibido los buques—lo que quizás pudiera sacarse examinando atentamente sus cuadernillos de bitácora—sino también de los medios de que dispusieran para su reparación y de la energía y aptitud que tuvieran para ello las tripulaciones; condiciones que difieren de un barco á otro. Sin embargo, con respecto á la facultad y posibilidad tenida por la flota inglesa, para aprovecharse de las ventajas obtenidas por medio de una persecución más vigorosa del enemigo, el día 12 de Abril, tenemos el testimonio dado por dos Oficiales muy distinguidos, que son, en este caso, de la mayor autoridad. Nos referimos á Sir Samuel Hood y á Sir Charles Douglas, que eran, respectivamente, segundo de Rodney y Jefe de Estado Mayor de su Escuadra. El primero expresó su opinión diciendo que podrían haberse apresado veinte navíos al enemigo, y así se lo dijo á Rodney al día siguiente; mientras que el Jefe de Estado Mayor de la Escuadra, quedó tan disgustado con el fracaso de la persecución y la manera como el Almirante recibió sus indicaciones, que parece pensó seriamente, en hacer dimisión de su destino [1].

El consejo y la crítica son cosas fáciles para todos aquellos que no soportan por sí el peso completo de la responsabilidad, que no puede sentirla verdaderamente, más que el hombre sobre el cual pesa en realidad; pero de todos modos, es cierto que en la guerra los grandes resultados no pueden alcanzarse, con frecuencia, más que á trueque de riesgos y

(1) Véase la carta de Sir Howard Douglas, inserta en el «United Service Journal», 1834, parte II, pág. 97, y también la obra del mismo autor titulada «Naval evolutions». Las cartas de Sir Samuel Hood no han estado á la vista del autor.

esfuerzos. Sin embargo, el juicio formado por los dos Oficiales acabados de mencionar, está confirmado implícitamente por las relaciones francesas. Rodney justifica su acción de no haber perseguido al enemigo, alegando la averiada condición en que habían quedado muchos de sus buques y otros detalles incidentales, inherentes todos á la terminación de un combate tan encarnizado. En seguida sugiere la idea de lo que podría haber hecho aquella noche la Escuadra francesa, si la hubiera perseguido. «Se separó—dice él—formando un cuerpo de veintiseis navíos de línea» [1]. Estas hipótesis hacen bastante honor á su imaginación, considerando lo que la flota francesa había hecho durante el día. Pero con respecto al cuerpo de veintiseis barcos, [2] De Vandreuil, que después de la rendición de De Grasse hizo señal para que todos los barcos se reuniesen alrededor de su insignia, dice que sólo vió consigo diez, á la próxima mañana, no habiéndosele incorporado ninguno más antes del día 14. En los días sucesivos se le unieron cinco más, que lo verificaron á intervalos [3]. Con este número se dirigió De Vandreuil al *rendez vous* del Cabo Francés donde encontró á los demás navíos que allí estaban reparando, ascendiendo el total reunido á la cifra de veinte. Los cinco restantes que faltaban para el completo de los que habían estado en acción, huyeron á Curaçao, que quedaba 600 millas distante, y no se incorporaron al resto de su Escuadra hasta el mes de Mayo. Por lo tanto, «el cuerpo de veintiseis navíos» no existió en realidad, puesto que, por el contrario, la flota francesa quedó muy estropeada, dividida y con varios de sus buques completamente aislados, según acabamos de ver. Con respecto á las averías sufridas, no parece que haya razón alguna que autorice á creer que los ingleses sufrieron más; al contrario, más bien menos que sus enemigos, existiendo una declara-

(1) Vida de Rodney. Vol. II, pág. 248.
(2) Eran sólo veinticinco en total.
(3) Guerin: vol. V, pág. 511.

ción curiosa de esto en una carta de Sir Gilbert Blane, que dice así:

«Con dificultad pudimos persuadir á los Oficiales franceses de que eran ciertas las listas de muertos y heridos que dieron nuestros barcos al Almirante, habiendo habido uno de ellos que muy llanamente me contradijo, diciéndome que nosotros siempre publicábamos una relación falsa de nuestras pérdidas. Yo entonces le hice recorrer conmigo las cubiertas del *Formidable* y le rogué que se fijara en el número de balazos que había y *también en lo poco que había sufrido el aparejo*, preguntándole después si era posible relacionar tal grado de daños con la pérdida de más de catorce hombres, que era el número de nuestros muertos, *el mayor habido en los buques de la Escuadra*, salvo en el *Royal Oak* y en el *Monarch*. El..... reconoció entonces que nuestro fuego había sido mucho más sostenido y mejor dirigido que el efectuado por sus barcos» (1).

Poca duda puede, pues, quedar, de que no se aprovechó la ventaja alcanzada con todo el vigor posible. Hasta cinco días después del combate, no se mandó la División de Hood hacia Santo Domingo, donde se apoderaron, en el paso de la Mona, del *Jason* y el *Caton* que se habían separado de la Escuadra antes de aquél,—como se recordará,—y se encontraban ahora de camino para el Cabo Francés. Estos navíos y otros dos más pequeños fueron los únicos frutos obtenidos después de la victoria. Dadas las condiciones en que estaba la guerra en Inglaterra, semejante prudencia es un fracaso que constituye una mancha seria para la reputación militar de Rodney y tiene su importancia para determinar el lugar que corresponde á este Jefe entre los Almirantes afortunados. Es verdad que Rodney por el momento salvó á Jamaica; pero pudo aniquilar á la flota francesa, tuvo la oportunidad precisa para ello, y sin embargo, la dejó escapar. También él, á semejanza de De Grasse, se dejó cegar por el objetivo inmediato y no supo apreciar ni la situación militar general, ni el gran factor que de ella dependía.

Para apreciar las consecuencias de su descuido y lo indeciso que fué, en realidad, este famoso combate, debemos dejar

(1) Vida de Rodney: vol. II, pág. 246.

transcurrir un año y escuchar los debates habidos en el Parlamento, en Febrero de 1783, al discutirse las condiciones de paz. La aprobación ó censura de los términos negociados por el Ministerio entonces existente, envolvería la discusión de muchas consideraciones; pero el punto principal del debate se redujo á determinar si las condiciones estipuladas eran tales como había lugar á pedir, dadas las circunstancias militares y económicas respectivas en que se encontraban ambos beligerantes; ó bien, si habría sido preferible para Inglaterra continuar la guerra, mejor que someterse á los sacrificios hechos. Con respecto á la situación económica, es probable, á despecho de la sombría perspectiva pintada por los abogados de la paz, que no existiera entonces mayor duda de la que hay hoy día con respecto á los recursos respectivos de los diversos países. La cuestión de la fuerza militar estaba circunscrita realmente á la del Poder Naval. El Ministerio contestó diciendo que todas las fuerzas británicas reunidas apenas si sumarían un ciento de navíos de línea; mientras que las de Francia y España agrupadas, ascendían á ciento cuarenta, y esto sin hablar ya de Holanda.

«Con inferioridad tan notoria, ¿qué esperanzas de éxito podrían haberse derivado, bien sea de la experiencia obtenida en la última campaña ó de cualquiera otra nueva distribución de fuerzas que pudiera haberse hecho para la campaña subsiguiente? En las Antillas no hubiéramos podido tener más que cuarenta y seis buques que oponer á cuarenta, los cuales, el día que se firmó la paz, estaban fondeados en la bahía de Cádiz con 16.000 hombres de tropa á su bordo, listos para dirigirse al Nuevo Mundo, donde se le hubieran incorporado doce navíos más de línea, que estaban en la Habana, y otros diez que esperaban en Santo Domingo.... ¿No habría sido muy razonable sospechar que la campaña de las Antillas habría terminado con la pérdida de Jamaica, que era justamente el objetivo reconocido de estos inmensos armamentos?» (1).

He aquí, á no dudarlo, los razonamientos de un partidario decidido de la paz y por lo tanto, precisa acogerlos con marcada reserva. La exactitud de las cifras presentadas en la re-

(1) Annual Register, 1783, pág. 151.

lación numérica comparativa fué impugnada por Lord Keppel, que era miembro del mismo partido, y hacía muy poco se encontraba al frente del Almirantazgo, cuyo puesto abandonó por no estar conforme con el tratado que desaprobaba [1].

Los estadistas ingleses, lo mismo que los marinos, debían ya saber por esta época apreciar en su verdadero valor, el poder real de las Marinas de otros países, descontando el aparente. Sin embargo, cuán diferente hubiera sido la apreciación de la situación, tanto moral como material, si Rodney hubiese recogido todos los frutos que debió alcanzar de la victoria, debidos más bien á la fortuna que á su propio mérito, con haber sido éste grande, como innegablemente lo fué.

Una carta anónima publicada en 1809, pero llevando en sí visos grandes y evidentes de haber sido escrita por Sir Gilbert Blane, Médico de la Escuadra y persona de gran intimidad con Rodney, (el cual estuvo casi constantemente enfermo todo el tiempo que duró su última campaña) dice que el Almirante «se cuidaba poco de la victoria alcanzada el 12 de Abril de 1782.» Habría preferido basar su reputación en las combinaciones llevadas á cabo contra De Guichen el 17 de Abril de 1780 y «acechaba la oportunidad de batir con una flota inferior á dicho Oficial, que tenía por el mejor de la Marina francesa, habiéndosele ya ofrecido una ocasión semejante, que perdió por la desobediencia de sus Capitanes, sin lo cual hubiera podido alcanzar celebridad inmortal» [2]. Pocos hombres de estudio se encontrarán inclinados á escatimar mérito á la conducta de Rodney en estas dos ocasiones. La fortuna, sin embargo, decretó que su gloria dependiese de un combate que fué brillante en sí mismo, pero en donde sus propias cualidades contribuyeron lo menos posible para su realización, y después le negó el éxito, cuando tan merecedor era á él. La principal acción de

(1) Annual Register, 1783, pág. 157. Vida del Almirante Keppel, vol. II, página 403.

(2) Naval Chronicle, vol. XXV, pág. 404.

su vida en que el éxito respondió al mérito, fué la destrucción de la flota de Lángara en el Cabo San Vicente, y sin embargo, casi ha quedado sumida por completo en el olvido, cuando exigió las cualidades más eminentes del hombre de mar y puede compararse muy bien con la persecución de Conflans por Hawke, descrita anteriormente según se recordará [1].

Habían transcurrido dos años y medio desde la fecha en que fué nombrado Rodney para su mando. En este tiempo había tenido varios éxitos de importancia y, como se decía con verdad, había capturado á tres Almirantes, uno francés, otro español y otro holandés. «En este tiempo había agregado á la Marina británica doce navíos de línea, apresados todos ellos al enemigo, destruyéndoles, además, otros cinco; y para hacer todo esto aun más curioso y notable, entre las presas se contaba al *Ville de Paris* que pasaba por ser el único navío de guerra de primera clase hasta entonces apresado y llevado á puerto por un Comandante en Jefe de Nación alguna determinada.»

A pesar de sus servicios, el espíritu de partido, tan fuerte entonces en Inglaterra, que había llegado á invadir hasta el Ejército y la Marina, consiguió que lo llamaran á su Patria, á la caída del Ministerio de Lord North; [2] y cuando llegaron allá las noticias de su victoria, ya había salido de Inglaterra su sucesor, que era Oficial de nombre oscuro. En el estado de decaimiento y postración en que se encontraban

(1) Página 517. Hay otra versión que se desprende del «Naval Atalantis», según la cual la voz pública de aquellos días atribuía el principal mérito de esta acción á Young, Comandante del buque insignia. Sir Gilbert Blane decía muchos años después lo siguiente: «Cuando faltaba poco para la puesta de sol, se empezó á debatir si debería continuarse la caza. Después de alguna discusión habida entre el Almirante y el Comandante—á la cual estuve yo presente, pues el Almirante estaba enfermo en su alojamiento á causa de su padecimiento de gota—se decidió, al fin, continuar al mismo rumbo, con la señal de «empeñar combate á sotavento». (United Service Journal, 1830, parte II, pág. 479).

(2) Rodney era un ardiente *tory* (realista). Casi todos los demás Almirantes distinguidos de aquellos tiempos, singularmente Keppel, Howe y Barrington, eran *whigs* (demócratas). Hecho infortunado para el Poder Naval de Inglaterra.

los asuntos ingleses de aquella época, la referida victoria produjo el mayor contento, imponiendo silencio á las observaciones que previamente despertaron ciertos puntos habidos en la conducta anterior del Almirante. La gente no estaba de humor de crítica y con las ideas exageradas que prevalecieron acerca de los resultados obtenidos, nadie pensó en el fracaso que hubo dejando de obtenerlas mayores. Esta impresión duró mucho tiempo, tanto, que aún el año 1830, cuando se publicó por primera vez la vida de Rodney, se decía «que la Marina francesa había sufrido tantas averías y quedó tan mal parada con la victoria decisiva alcanzada el 12 de Abril, que su estado aseguraba no podría disputar nunca más el imperio de los mares á la Gran Bretaña.» Esta exageración, excusable el año 1782 no lo era ya en esta época, en que la reflexión había tenido tiempo de calmar los ánimos. Los favorables términos obtenidos en el tratado se debieron á las dificultades económicas con que luchaba Francia, y no á su humillación naval; y si bien es cierto que hubo exageración en el debate entablado por los abogados de la paz, al decir que Inglaterra no habría podido salvar á Jamaica, también es probable que no hubiera podido recuperar con sus armas, las demás islas que le restituyó el tratado.

La memoria de De Grasse estará siempre asociada á los grandes servicios prestados á la América. Su nombre, mejor que el de Rochambeau, representa el socorro material que Francia prestó á la lucha que sostuvo por su vida, la joven República; de la misma manera que el de Lafayette representa la simpatía moral tan oportunamente propagada. Los incidentes de la vida de De Grasse, subsiguientes al gran desastre con que terminó su carrera activa, no pueden ser indiferentes á los lectores americanos, por lo que los mencionaremos aquí someramente.

Después de la rendición del navío *Ville de Paris*, De Grasse acompañó á la flota inglesa con sus presas á Jamaica, donde Rodney reparó y arregló de nuevo sus barcos, apareciendo,

pues, De Grasse como cautivo en el preciso sitio de su pretendida conquista. El 19 de Mayo salió de la isla para Inglaterra, pero continuando aun en su carácter de prisionero. Al llegar allí fué tratado, tanto por los Oficiales de Marina como por el pueblo, con esa atención benévola y lisonjera que el vencedor concede fácilmente al vencido, á la cual su valor personal lo hacía al menos acreedor. Se dice que De Grasse no tuvo inconveniente en presentarse al populacho en diversas ocasiones, saliendo al balcón de las habitaciones que ocupaba en Londres, á recibir las aclamaciones del pueblo, que pedía ver al valiente francés. Esta actitud, poco en consonancia con su verdadera situación, provocó la indignación de sus compatriotas, tanto más, cuanto que no había tenido reparo en denunciar con exceso la conducta de sus subordinados, en el desdichado combate del 12 de Abril.

«Lleva su desgracia—escribía Sir Gilbert Blane—con serenidad de ánimo y con la convicción, como él dice, de haber cumplido con su deber.... Atribuyéndola, no á la inferioridad de sus fuerzas, sino al indigno abandono de sus Oficiales en los demás barcos, á los cuales hizo señal de incorporarse, llegando hasta decirles á la voz que pasasen á su lado para sostenenerle, pero ellos le abandonaron» (1).

Este era el tema de todas sus expresiones. Escribiendo desde la capitana inglesa el día después del combate, «imputaba á sus Capitanes la mayor parte de las desgracias acaecidas el día anterior. Unos habían desobedecido las señales; otros, y singularmente los del *Languedoc* y *Couronne* (que eran sus matalotes de popa y proa, respectivamente), le habían abandonado» (2). Sin embargo, no se limitó á lo expresado en los partes oficiales, sino que mientras estuvo prisionero en Londres, publicó varios folletos en el mismo sentido, repartiéndolos profusamente por toda Europa.

El Gobierno, pensando, naturalmente, que no podía él manchar así la reputación de su Cuerpo, sin tener buenas razones para ello, se resolvió á hacer una investigación, con ob-

(1) Vida de Rodney: vol. II, pág. 242.
(2) Chevalier, pág. 311.

jeto de castigar sin contemplaciones á todo aquel que resultara culpable. Se aprisionaron á los Comandantes del *Languedoc* y *Couronne*, tan pronto como llegaron á Francia, recogiéndose y reuniéndose todos los cuadernillos de bitácora, papeles y demás documentos concernientes al caso. Con todas estas circunstancias, no es de admirar que al volver De Grasse á Francia, se encontrara, según su propia expresión, con que «no había uno que le alargara la mano» [1].

Hasta principios del año 1784, no estuvieron listos todos los acusados y testigos para comparecer ante el Consejo de guerra; pero el resultado de la vista fué probar de la manera más clara y terminante que casi todos aquellos á quienes el Almirante atacaba, aun suponiendo que pudiera imputárseles alguna falta, eran de carácter leve y merecedoras, por lo tanto, de muy escaso castigo. «Con todo—dice prudentemente un escritor francés—no puede menos de decirse, con el tribunal, que la captura de un Almirante que mandaba treinta navíos de línea, es un incidente histórico que causa la pena de toda la Nación» [2]. Con respecto á la conducta observada por el Almirante en el combate, el tribunal fué de parecer que el peligro corrido por el *Zélé* en la mañana del 12, no era tan grande como para justificar que navegase de arribada tanto tiempo como lo hizo; que el averiado buque contaba con brisa de que los ingleses (distantes cinco millas hacia el Sur) aun no habían participado, y que á favor de ella había podido dirigirse hacia Basse Terre, llegando allí á las diez de la mañana; que el combate no debía haber empezado hasta que todos los buques hubieran estado en línea; y, finalmente, que la flota debería haber formado de la misma amura que los ingleses, porque continuan-

(1) Keguerlen: Guerre Maritime de 1778. Carta de De Grasse á Keguerlen, página 263.

(2) Troude: Batailles Navales. Es interesante hacer notar aquí, con relación á lo que estamos diciendo, que uno de los barcos que estaba cerca del Almirante francés cuando éste se rindió, era el *Plutón*, que á pesar de ser el navío de extrema retaguardia, había, sin embargo, alcanzado esta posición, digna de la alta reputación que gozaba su Comandante, D' Albert de Rions.

do navegando al Sur, se metía en la zona de calmas y ventolinas flojas, existentes al extremo Norte de la Dominica [1].

De Grasse quedó muy disgustado con el parecer del Consejo, y fué lo suficientemente indiscreto para escribir al Ministro de Marina protestando de ello y pidiendo una nueva vista del proceso. El Ministro le acusó recibo de su protesta y le contestó en nombre del Rey. Comentaba primero sus dichos en los folletos, tan profusamente repartidos, haciendo resaltar después sus contradicciones, con los testimonios aducidos ante el Consejo, y terminaba su réplica con estas duras palabras:

«La pérdida del combate no puede atribuirse á culpabilidad alguna de parte de los Comandantes de buques. Resulta de las averiguaciones hechas, que V. se ha permitido atentar á la reputación de varios Oficiales, con sus mal fundadas acusaciones; todo, con el objeto de no cargar ante la opinión pública con la responsabilidad de un resultado desdichado, cuya excusa quizás pudiera V. haberla buscado, fundándose en la inferioridad de sus fuerzas, en lo incierta que es la fortuna de la guerra, y en otras circunstancias independientes al dominio de usted. S. M. quiere creer que V. hizo todo lo que pudo para impedir las desdichas de aquel día; pero no puede ser igualmente indulgente, por lo que respecta á las injustas acusaciones que V. hace contra aquellos Oficiales de su Armada que han sido ya absueltos de los cargos que se les hicieron. S. M. está descontenta de su conducta en este particular, y le prohibe á V. que se presente ante ella. Yo le transmito sus órdenes con pesar, y le añado como consejo mío propio que dadas las circunstancias, V. debe retirarse á su provincia.»

De Grasse murió en Enero de 1778. Su afortunado adversario fué recompensado con la dignidad de Par del Reino y una pensión, viviendo hasta el año 1792. A Hood lo hicieron también Par y mandó con distinción á los principios de las guerras de la Revolución Francesa, ganándose la admiración entusiasta de Nelson que sirvió á sus órdenes; pero una diferencia muy viva, tenida con el Almirantazgo, hizo que se retirara antes de haber añadido nuevos laureles á su brillante reputación. Murió en 1816 á la avanzada edad de 92 años.

(1) Troude: vol. II, pág. 147.

CAPÍTULO XIV

Discusión y crítica de la Guerra Marítima de 1778.

La guerra de 1778 habida entre la Gran Bretaña y la Casa de Borbón, que está ligada tan íntimamente á la Revolución Americana, es una guerra que en cierto modo tiene ya su crítica hecha. Basta decir que fué puramente marítima. Los Reinos aliados, no solamente se abstuvieron de meterse en los enredos continentales, que Inglaterra procuraba excitar, de acuerdo con su primitiva política sobre el particular, sino que además, hubo entre los contendientes, un cuasi equilibrio en el mar, no realizado desde los días de Tourville. Los temas de la contienda, los objetos por los que se emprendió la guerra, y los fines que se perseguían en ella, estaban en su mayor parte bien lejanos de Europa, no estando ninguno en el continente, con la única excepción de Gibraltar, cuya lucha, confinada á un rincón oscuro y estéril separado de las demás Naciones neutrales por todo el territorio de Francia y España, no amenazó jamás envolver ni atraer hacia sí á más Estados que á los directamente interesados en la contienda que se debatía.

Semejantes condiciones no existieron en guerra alguna de las habidas desde el advenimiento al trono de Luis XIV hasta la caída de Napoleón. Hubo un periodo en el reinado del primero, durante el cual la Marina francesa fué superior á la inglesa y holandesa, tanto en número, cuanto en equipo y armamento; pero la política y ambición del Soberano estuvo siempre dirigida hacia la extensión continental, con lo que su Poder Naval, falto de cimientos sólidos y adecuados, tuvo que ser, de precisión, efímero. Durante las primeras tres

cuartas partes del siglo XVIII, no hubo, prácticamente, freno alguno al Poder Naval de Inglaterra; pero, con haber sido sus efectos tan grandes sobre los resultados generales obtenidos en aquellos días, la ausencia de un Poder Naval capaz de rivalizar con el primero, hizo que sus operaciones careciesen totalmente de enseñanzas militares. Posteriormente, en las guerras de la República Francesa y el Imperio, la igualdad habida en el número de buques y en la artillería, fué asunto completamente ilusorio, en razón á la desmoralización que prevalecía entre los Oficiales y marineros franceses, debido á causas que no es necesario detallar aquí. Tras algunos años pasados en esfuerzos vigorosos aunque impotentes, ocurrió el tremendo desastre de Trafalgar, que vino á proclamar á la faz del mundo la ineficiencia de las Marinas española y francesa, descubierta ya por la perspicaz vista de Nelson y de sus demás compañeros de armas, basándose en esta ineficiencia presentida, la confianza desdeñosa que caracterizó su actitud y en cierto modo su táctica, con respecto á sus adversarios. Desde entonces el Emperador «volvió los ojos del único campo de batalla donde la fortuna le había sido infiel, decidiéndose á perseguir á Inglaterra en todos los sitios que no fueran los mares, y aunque emprendió la reconstitución de la Marina, fué sin reservarle parte alguna en la contienda, que empezó más furiosa que nunca.... Desde aquí, hasta el último día del Imperio, el Emperador rehusó ofrecerle á su Marina reconstituída llena de ardor y confianza, la oportunidad de medirse con la enemiga» [1]. La Gran Bretaña volvió, pues, á ocupar su antigua posición de señora incuestionable de los mares.

Las personas que se dediquen al estudio de las guerras navales, esperarán, por tanto, encontrar en ésta un interés particular, con respecto á los planes y métodos desarrollados por los actores de esta gran lucha, especialmente en los pun-

(1) Jurien de la Gravière: Guerres Maritimes, vol. II, pág. 255.

tos referentes á la dirección general de las hostilidades, en su conjunto, ó en ciertas de sus fases bien definidas. El mismo interés debe resultar del examen de las miras estratégicas que dió ó pudo haber dado continuidad á sus acciones, desde el principio hasta el fin, y en los movimientos estratégicos que afectaron bien ó mal los resultados de los períodos más limitados á que daremos el nombre de campañas navales. Sin embargo, aunque no pueda menos de reconocerse que los combates particulares de aquellos días, contienen su parte práctica y no están exentos enteramente de enseñanzas tácticas, que hemos tratado de poner de manifiesto en las páginas anteriores, no es menos cierto, sin duda alguna, que como todos los sistemas tácticos de la historia, tuvieron su época. La utilidad actual que presenta su estudio es, pues, como medio educativo que contribuye á adquirir la costumbre de formar juicios tácticos exactos; pero conviene tener presente las diferencias, á fin de comprender que sus ejemplos no pueden seguirse hoy ya rigurosamente. Por otra parte, los movimientos que preceden y preparan los grandes combates—ó bien, aquellos que por su hábil y enérgica combinación producen, sin combate propiamente dicho, resultados importantes—dependiendo de factores más estables que las armas usadas en cada época, nos suministran también, por consiguiente, principios de valor más duradero.

En una guerra emprendida por un *objeto* determinado, bien sea este objeto la posesión de un territorio especial ó de una posición particular, quizás no sea conveniente, bajo el punto de vista militar, efectuar desde luego el ataque directo contra el lugar ambicionado para el logro del fin deseado. La finalidad hacia la cual se dirijan las operaciones militares, podrá ser por lo tanto, otra distinta de aquella que desee obtener el Gobierno beligerante; esta finalidad ha recibido su nombre propio, y se la llama *objetivo*. Para hacer el examen crítico de cualquiera guerra, es necesario: primero, poner claramente ante los ojos de la persona que vaya á con-

siderar el asunto, los objetos deseados por cada uno de los beligerantes; después, considerar si los objetivos elegidos son los más convenientes, en caso de éxito para el logro de los objetos requeridos; y finalmente, estudiar los méritos y faltas habidas en los diversos movimientos efectuados, para alcanzar el objetivo. La minuciosidad que se emplee al hacer este examen, dependerá de la extensión de la obra y profundidad que desee darle el autor. En cuanto á la claridad del estudio, se obtendrá generalmente, por medio de una discusión concienzuda precedida de un bosquejo general, que abarque en su conjunto tan sólo los rasgos principales de la guerra, libres de todo detalle. Una vez hecho esto y apoderados por completo de las líneas principales de la cuestión, resulta ya muy fácil referirse á los detalles, los cuales van encajando poco á poco en su verdadero lugar. Nuestros esfuerzos, pues, se limitarán aquí á presentar ese bosquejo general por ser lo más adecuado á los límites propuestos en esta obra.

Las principales partes contendientes en la guerra de 1778, fueron: por una parte, la Gran Bretaña; y por otra la Casa de Borbón, centralizada en los dos grandes Reinos de España y Francia. Las colonias americanas, que estaban ya empeñadas en su desigual lucha contra la madre Patria, vieron venir con alegría suceso tan importante para ellas; por último, Holanda, por su parte, se vió obligada por Inglaterra, el año 1780, á entrar deliberadamente en una guerra en la que tenía todo que perder y nada que ganar. El objeto de los americanos era perfectamente sencillo; querían libertar á su Patria de la soberanía inglesa. Su pobreza y falta de Poder Naval militar—que sólo contaba con unos cuantos cruceros destinados á hacer presas sobre el comercio del enemigo—limitó necesariamente sus esfuerzos á la guerra terrestre sobre el continente. Esto produjo de hecho una poderosa diversión de fuerzas en favor de los aliados, constituyendo, por decirlo así, un agujero por donde se iban

todos los recursos disponibles de la Gran Bretaña, la cual conservaba, sin embargo, la facultad de cortar de raiz todo lo expuesto, abandonando la contienda. Holanda, por otra parte, viéndose libre de la invasión por tierra, no mostró otros deseos que escapar con las menores pérdidas posibles en sus posesiones exteriores, confiando para ello en el auxilio que le prestarían las Marinas aliadas. El objeto de estos dos contendientes menores, puede decirse, por lo tanto, que fué la conclusión de la guerra, mientras que los principales esperaban de su continuación que cambiaran ciertas condiciones que constituían los objetos de sus hostilidades.

Con respecto á la Gran Bretaña, el objeto de la guerra era también muy claro. Habiéndose metido en un lamentable altercado con las colonias que más le prometían, la contienda había ido paso á paso aumentando hasta amenazarle con la pérdida de aquéllas. Para mantener el dominio por la fuerza, ya que la adhesión voluntaria había desaparecido, es por lo que Inglaterra había empuñado sus armas contra ellas. Su objeto era, pues, impedir la separación de estos establecimientos lejanos con los cuales estaba su grandeza enlazada indisolublemente á los ojos de aquella generación. La aparición de Francia y España y el concurso activo que aportaron á la causa de los colonos, no cambió en nada el objeto de Inglaterrra, fuese cual fuese el cambio de objetivo que pudieran ó debieran haber sufrido sus planes militares. El peligro de perder las colonias continentales se había acrecentado mucho con este aumento que tuvo el número de sus enemigos, lo cual trajo también consigo una amenaza de pérdida, que en parte había de realizarse pronto, contra otras valiosas posesiones coloniales. En resumen: Inglaterra, con respecto al objeto que provocaba la guerra, estaba extrictamente á la defensiva; tenía mucho que perder y en el mejor caso sólo aspiraba á conservar lo que tenía. Al forzar entrar en la guerra á Holanda, adquiría, sin embargo, una ventaja militar, porque sin aumentar la fuerza de sus adversa-

rios, considerablemente, adquiría la posibilidad de conquistar varias posiciones militares ó comerciales, importantes y mal defendidas.

Los propósitos y objetos de Francia y España, eran aun más complejos. Había incentivos morales de enemistad hereditaria y deseo de venganza por un pasado aun reciente, todo lo cual tenía, sin duda alguna, mucha influencia. Lo mismo sucedía á Francia con la simpatía que los *salons* y filósofos prestaban á la lucha sostenida por los colonos en favor de su libertad; pero si bien es cierto que las consideraciones sentimentales afectan poderosamente la acción de las Naciones, tampoco lo es menos que sólo por medios tangibles, es como puede graduarse y medirse su importancia. Francia podría desear reconquistar sus posesiones de Norte América, pero la generación de colonos de aquella época, tenía recuerdos personales demasiado vivos de las viejas contiendas habidas allí, para prestar aquiescencia alguna á tales deseos respecto al Canadá. La poderosa desconfianza sentida hacia los franceses, por los americanos de la era revolucionaria, quedó muy olvidada con el sentimiento de gratitud que despertó la simpatía y ayuda efectiva que entonces le concedieron; pero, al mismo tiempo, Francia comprendía bien y así lo estimó, que la renovación de sus pretensiones podría promover una reconciliación basada en mutuas concesiones, entre pueblos de la misma raza que sólo hacía poco tiempo se veían separados por las diferencias existentes. Esta reconciliación era, además, asunto por el que no habían dejado de abogar una fracción considerable de ingleses, dotados de elevado espíritu, así que Francia no manifestó este objeto, que quizás ni siquiera alentara. Por el contrario, renunció formalmente á toda pretensión sobre parte alguna del continente que estaba entonces, ó había estado recientemente, bajo el dominio de la corona británica, pero se reservó su libertad de acción para conquistar y retener cualquiera isla de las Antillas. Inútil es decir que quedaban expuestas á

sus ataques todas las demás colonias que poseía la Gran Bretaña. Los principales objetos á que Francia aspiraba eran, por tanto, las Antillas inglesas, el dominio de la India, que todo había pasado á manos de los ingleses, y por último, el deseo de asegurar á su debido tiempo la independencia de los Estados Unidos, para lo cual se había creado una diversión de fuerzas suficiente en su favor. Con la política comercial exclusivista que caracterizó á aquella generación, se esperaba que la pérdida de estas importantes posesiones disminuiría la grandeza comercial de Inglaterra, en la cual se fundaba su prosperidad, sirviendo para debilitar á dicha Nación y reforzar, en cambio, á Francia. Esta contienda, que en realidad debió ser mayor de lo que fué, puede decirse que constituyó por sí, el motivo real que animó á Francia á la lucha; todas las miras perseguidas se resumieron en este supremo fin, al cual contribuyeron, buscándose como objeto la adquisición de la superioridad marítima y política, sobre Inglaterra.

Adquirir preponderancia sobre dicha Nación, en combinación con Francia, fueron también las miras de España. Este Reino, menos vigoroso que su aliado, había participado igualmente de su humillación; pero la naturaleza bien definida de las pérdidas sufridas, le llevaba á buscar objetos claramente especificados, difíciles de concordar, con las miras más vagas sustentadas por Francia. Aunque ningún español de aquella época podía recordar haber visto flotar su bandera sobre Menorca, Gibraltar ó Jamaica, sin embargo el lapso de tiempo transcurrido no había sido bastante para suavizar la pena que sentía por su pérdida este pueblo orgulloso y tenaz. La tradición que llevaba á los americanos á oponerse al restablecimiento de la autoridad francesa en el Canadá no existía, por otra parte, con respecto á la renovación de la soberanía española en las dos Floridas.

Tales eran, pues, los objetos perseguidos por las dos Naciones, cuya intervención cambió el carácter total de la Re-

volución Americana. No es necesario decir que estos objetos no aparecieron todos entre las causas ó pretestos confesados para declararse las hostilidades; con todo, la sagaz opinión inglesa de la época, lo notó perfectamente, puesto que el fundamento real de la acción de los dos Reinos Borbones aliados, se sintetizaba muy bien en la siguiente frase del manifiesto francés: «Vengar sus respectivos agravios y poner fin á este Imperio tiránico de los mares que Inglaterra se ha abrogado, y pretende mantener.» En resumen; con respecto á los *objetos* de la guerra, los aliados estaban á la ofensiva, así como Inglaterra se escudó en la defensiva.

El tiránico Imperio de los mares que se reprochaba á Inglaterra, no injustamente por cierto, estaba basado en su gran Poder Naval, ya fuese actual ó latente, en su comercio, en sus buques armados, en sus establecimientos comerciales, en sus colonias y por último, en las Estaciones navales que poseía dicha Nación en todas las partes del mundo. Hasta esta época sus colonias lejanas habían estado unidas á ella por los lazos del afecto y por el motivo, aun más poderoso, del interés propio, establecido por medio de unas relaciones comerciales estrechas, existentes con la madre Patria y por la protección que ella les dispensaba con la presencia constante de su Marina de guerra, superior á todas las demás. Al llegar la época de que tratamos, se originó con la revolución de las colonias continentales una ruptura considerable en la cadena de puertos importantes, sobre los cuales se basaba su Poder Naval, al par que los numerosos intereses de tráfico que existían entre ellas y las Antillas, perjudicados por las hostilidades consiguientes, tendían á enagenar á la Metrópoli las simpatías de las islas adyacentes. La lucha entablada, no fué solamente en busca de la posesión política y del usufructo comercial, sino que envolvía también una cuestión militar de primordial importancia. Se trataba, en efecto, de saber si una cadena de Estaciones navales que cubría uno de los litorales del Atlántico y en-

lazaba al Canadá y Halifax con las Antillas, apoyado y defendido por la totalidad de una población marítima próspera y emprendedora, había ó no, de quedar en manos de una Nación que hasta entonces había usado su Poder Naval sin precedente, para mantener una política agresiva resuelta y seguida de éxito casi invariable.

Mientras que la Gran Bretaña se veía, pues, embarazada con la dificultad de mantener la posesión de sus bases navales, que eran los elementos defensivos de sus fuerzas de mar, su Poder Naval ofensivo, ó sea su flota, se veía también amenazado con el desarrollo de armamentos marítimos que alistaban España y Francia. Estas dos Potencias se le oponían ahora en el campo en que pretendió ella reinar sola como soberana, presentándose con una fuerza militar organizada, cuyo poder material era igual ó superior al de su propia Armada. El momento elegido era, pues, favorable para atacar á esta gran Potencia, factor decisivo por las riquezas que obtenía del mar, en todas las guerras europeas del siglo pasado. La cuestión que seguía inmediatamente era discernir cuáles habían de ser los puntos de ataque, ó sea la elección de los principales *objetivos* sobre los cuales habían de ejercerse resueltamente los mayores esfuerzos de los asaltantes, de los acometedores, y también los objetivos secundarios, destinados á distraer los esfuerzos de la defensa en forma conveniente para debilitar sus fuerzas.

Uno de los estadistas franceses más sabios de aquellos días, M. Turgot, mantuvo la idea de que en interés de Francia estaba que las colonias americanas no acabaran de alcanzar su entera independencia. Decía que si quedaban sometidas por consunción, su fuerza permanecía entonces perdida para la Gran Bretaña, y, si eran reducidas á la obediencia por la posesión militar de los puntos más importantes, conservando aún vida, entonces la necesidad constante de represión, sería un origen contínuo de debilidad para la madre Patria. Por más que esta opinión no prevaleció en los Con-

sejos del Gobierno francés, que deseaba la independencia efectiva de la América, encerraba, sin embargo, elementos de verdad que tuvieron influencia muy sensible en la dirección de la guerra. Si el principal objeto de Francia era buscar el bien de los Estados Unidos, alcanzando para ellos su libertad, entonces el continente llegaba á ser el teatro natural de operaciones, y sus puntos militares más importantes habrían constituído los objetivos de las operaciones; pero como el principal objeto de Francia no era beneficiar á América, sino causar daños á Inglaterra, el sano juicio militar dictaba que la lucha continental, lejos de ser favorecida para que llegase á su fin, debía, por el contrario, mantenerse en pie, llena de vida. Constituía esto una poderosa diversión de fuerzas en favor de Francia y en detrimento de Inglaterra, requiriendo tan sólo esta ventaja la prestación de fuerza suficiente á los rebeldes para que pudieran mantener la resistencia á que los reducían las alternativas más desesperadas. El territorio de las trece colonias no debía, pues, ser el principal objetivo de Francia y mucho menos de España.

El valor comercial de las Antillas inglesas hacía que estas islas fuesen objetos tentadores á los ojos de los franceses, los cuales tenían una aptitud especial para adaptarse prontamente á las condiciones sociales de estos países, donde tenían ya posesiones coloniales bastante extensas. Además de las dos magníficas islas de Guadalupe y Martinica, perteneciente á las Antillas menores que conservó siempre Francia, dicha Nación poseía entonces Santa Lucía y la mitad occidental de Haití. Así, pues, podía esperar con una guerra feliz, añadir á sus posesiones la mayor parte de las Antillas inglesas, con lo que constituiría un verdadero imperio colonial. La susceptibilidad de España le impedía pensar en la posesión de Jamaica; pero siempre le quedaba la posibilidad eventual de reconquistar esta magnífica isla para una aliada más débil. Pero por muy apetecibles que pudieran ser las pequeñas Antillas, como posesiones y por lo tanto como ob-

jetos de la guerra, su ocupación militar dependía por completo del dominio del mar para que pudieran ser objetivos convenientes. El Gobierno francés prohibió, por lo tanto, á sus Jefes de Escuadra que ocuparan las que pudiesen tomar. Deberían hacer prisioneras á sus guarniciones, destruir sus defensas y después retirarse. En el excelente puerto militar de Fort Royal, en la Martinica; en el Cabo Francés ó en el puerto de la Habana, fuertemente ocupado por los aliados, tenían las Escuadras francesas bases buenas, seguras, bien colocadas y de dimensiones apropiadas para sus operaciones. En cuanto á la pérdida temprana y seria de Santa Lucía, debe atribuirse á mal manejo de los Almirantes franceses y á habilidad profesional de los marinos ingleses. Las condiciones terrestres con que se encontraban las Potencias rivales en las Antillas, puede decirse que eran próximamente iguales, disponiendo casi del mismo número de puntos de apoyo necesarios; de modo que la mera ocupación de otros, no serviría para aumentar su fuerza militar, dependiendo todo exclusivamente del número y valor de las flotas respectivas. Para extender la ocupación ulteriormente, con visos de seguridad, se necesitaba adquirir primeramente la supremacía marítima, no ya local, sino general sobre todo el teatro de la guerra. Cualquiera otra ocupación que pudiera hacerse, sería precaria, á menos que no estuviese mantenida por un cuerpo de tropas considerable cuyo sostenimiento habría resultado mucho más caro que el valor que en sí tenía el objeto.

La llave de la situación en las Antillas la constituía, pues, la flota; ésta era, por lo tanto, el verdadero objetivo que tenía ante sí el esfuerzo militar; tanto más, cuanto que la utilidad real y *militar* de los puertos de las Antillas, en esta guerra, era sólo como base intermedia entre Europa y el continente americano, para que las Escuadras pudieran retirarse á ellos cuando los Ejércitos iban á sus cuarteles de invierno. No se emprendieron en las Antillas operaciones terrestres de sano juicio estratégico, salvo la toma de Santa Lucía por los in-

gleses y el plan abortado que hubo contra Jamaica el año 1782. No se verificó tampoco tentativa alguna seria contra puertos militares, tales como las Barbadas ó Fort Royal, cosa que hubiera sido posible antes de haber estado asegurada la preponderancia naval, ya fuese por un combate, ya por una feliz concentración de fuerzas. La llave de la situación, lo repetimos, eran las flotas.

La influencia del Poder Naval de una flota armada, sobre la guerra del continente americano, ha sido asunto que queda ya indicado con las opiniones dadas de Washington y Sir Henry Clinton. En lo que á la India respecta, considerada como teatro de la guerra aislado, también se ha discutido esto ampliamente en el principio del capítulo destinado á relatar la campaña de Suffren; de suerte que nos basta aquí repetir que dependía todo del dominio del mar, adquirido por la superioridad de una Escuadra. La captura de Trincomalee, tan esencial como fué para la flota francesa, que no contaba con otra base de operaciones, fué, como la de Santa Lucía, una sorpresa, y no podía efectuarse más que por una derrota de la Escuadra enemiga ó bien, como sucedió, por ausencia de la misma. En Norte América y en la India, la sana política militar demuestra que el verdadero objetivo era la flota del enemigo, de la cual dependían las comunicaciones con las Metrópolis respectivas. Queda por analizar Europa, cuya situación apenas si vale la pena de examinar como campo separado de acción, en razón á que sus relaciones con respecto á la guerra universal, son bastante más importantes. Se puede, pues, manifestar simplemente que los dos únicos puntos de Europa cuya transferencia política era objeto de la guerra, fueron Gibraltar y Menorca, el primero de los cuales, dado el apremio de España, constituyó por todos conceptos el principal objetivo de los aliados. La posesión de ambas plazas dependía claramente del dominio del mar.

En la guerra naval, como en todas las demás, existen dos cosas que son desde el principio esenciales. La primera, po-

sesión de una base conveniente sobre la frontera—que en el caso de la guerra naval será el litoral—á fin de empezar desde ella las operaciones; y la segunda, la posesión de una fuerza militar organizada, que en el supuesto de que se trata será una Escuadra de porte y calidad adecuada á las operaciones que se proyecten. Si la guerra se extiende, como en el presente ejemplo, á comarcas distantes del globo, entonces se necesitará poseer en cada una de estas lejanas regiones puertos seguros para la Armada, que servirán de bases secundarias ó accidentales de la guerra local. Entre estas bases secundarias y la principal, que es la Patria, deben existir otras bases dotadas de razonable seguridad, á fin de asegurar las comunicaciones que dependerán en nuestro caso del dominio militar del mar que intervenga en el campo de acción considerado. Semejante dominio tiene que ejercerlo la Marina, y lo alcanzará, bien limpiando el mar en todas direcciones, de los cruceros hostiles, con objeto de permitir que los barcos de su Nación puedan surcarlo con cierta seguridad, ó bien acompañando con fuerzas (convoyando) á cada tren de barcos abastecedores, que salgan llevando los repuestos y auxilios necesarios en el lugar donde se efectúan estas distantes operaciones. De los dos métodos considerados, el primero requiere un esfuerzo amplio y difuso del Poder Naval nacional, mientras que el otro demanda una concentración del mismo sobre aquella parte del mar que ocupa el convoy en un momento determinado. Adóptese el método que se quiera, las comunicaciones tendrán que ser reforzadas, sin duda alguna, por la ocupación de buenos puertos militares, los cuales, aunque no sean muy numerosos, precisa tenerlos repartidos convenientemente á lo largo de las rutas que hayan de recorrerse, como sucede, por ejemplo, con el Cabo de Buena Esperanza y las islas Mauricio. La posesión de Estaciones semejantes ha sido siempre cosa necesaria; pero hoy día lo es doblemente, porque el repuesto de carbón necesita hacerse con más frecuencia que el de provisiones y abasteci-

mientos, en los días primitivos. A estas combinaciones de plazas fuertes que debe haber en la Metrópoli y al exterior, juntamente con la condición en que se encuentren las comunicaciones que existan entre ellas, es lo que podemos llamar rasgos estratégicos de la situación general militar, en vista de los cuales y de la fuerza relativa que tengan las dos flotas adversarias, deberá determinarse la naturaleza de las operaciones que se emprendan. En cada una de las tres divisiones del campo, Europa, América y la India, se ha dado por separado la relación de lo sucedido en obsequio á la claridad, y en todos esos sitios el dominio del mar ha constituído el factor determinante, indicándose, por tanto, la flota adversaria como verdadero objetivo de las operaciones. Apliquemos ahora las consideraciones precedentes al campo total de la guerra y veamos hasta qué punto resulta buena la misma conclusión deducida anteriormente, y caso afirmativo, veamos entonces cuáles deberían haber sido, por cada lado, la naturaleza de las operaciones efectuadas [1].

En Europa, la base que tenía la Gran Bretaña en su territorio, estaba constituída por el Canal de la Mancha y los dos Arsenales principales de Portsmouth y Plymouth. La base de las Potencias aliadas estaba en el Atlántico y la constituían los puertos militares principales de Brest, Ferrol y Cádiz. A más de estos puertos tenían en el Mediterráneo los Arsenales de Tolón y Cartagena, contra los cuales oponían los ingleses su Estación de Mahón, en Menorca. Esta última debe, sin embargo, ponerse totalmente fuera de la lista, puesto que sólo estuvo reducida durante la guerra á jugar un papel defensivo, en razón á que la flota inglesa no pudo disponer de ninguna Escuadra que mandar al Mediterráneo. Gibraltar, al contrario, por la posición que ocupaba, servía muy bien para vigilar eficazmente á todos los destacamentos ó refuerzos que franquearan el Estrecho, á condición de

(1) Véase el mapa del Océano Atlántico Norte.

servir de Estación á un cuerpo de barcos adecuado para ejecutar este servicio. Pero no se hizo esto, pues se retuvo á la flota británica de Europa ligada al canal, esto es, limitada exclusivamente á la defensa del propio territorio, haciendo sólo raras visitas al Peñón para convoyar los víveres que eran indispensables á la vida de la guarnición. Sin embargo, hubo diferencia esencial en los papeles jugados por Mahón y Gibraltar durante la guerra. El primero no tuvo importancia alguna en aquella ocasión, y no recibió tampoco atención alguna de parte de los aliados hasta un periodo avanzado de la guerra en que sucumbió, al fin, tras seis meses de sitio; mientras que Gibraltar fué considerado desde luego como asunto de primordial importancia absorbiendo, desde el principio, una gran parte de los esfuerzos de los aliados y creando, por lo tanto, una poderosa diversión de fuerzas en favor de la Gran Bretaña. Tal es el cuadro que ofrecen los rasgos principales presentados por la situación estratégica natural de Europa. A esto puede añadirse propiamente la observación de que toda ayuda que Holanda hubiera querido enviar á las flotas aliadas, tenía que recorrer una línea de comunicaciones muy insegura, obligada como estaba á pasar por el Canal de la Mancha, base de los ingleses según queda dicho; pero como tal ayuda no llegó nunca á prestarse, no hay, en realidad, para qué ocuparse del asunto.

En Norte América, las bases locales para la guerra al tiempo de estallar la misma, eran: Nueva York, la bahía de Narragansett y Boston. Las dos primeras estaban entonces en manos de los ingleses y eran las Estaciones más importantes que había en el continente por su posición, recursos y susceptibilidad de defensa. Boston había pasado á poder de los americanos, y estuvo por lo tanto, á disposición de los aliados. Por la dirección que en 1779 se dió á la guerra llevando las operaciones activas, inglesas, á los Estados del Sur, quedó Boston separado del teatro principal de opera-

ciones, llegando hasta á no tener importancia alguna, bajo el punto de vista militar; pero si se hubiese adoptado el plan de aislar á Nueva Inglaterra, apoderándose de la línea de comunicaciones del Hudson y del lago Champlain, concentrando así el esfuerzo militar hacia el Este, entonces se hubiera visto la importancia decisiva que tenían en el resultado los tres puertos mencionados. La parte Sur de Nueva York, así como las bahías de Chesapeake y Delaware, es indudable que ofrecían tentadores campos de acción á la empresa marítima; pero dada el abra que tenían las entradas de los referidos sitios, la carencia que en ellos había de puntos convenientes para servir de Estaciones navales cerca del mar en condiciones de fácil defensa, la dispersión de las fuerzas de tierra, originada por la pretensión de conservar tantos puntos, y lo malsano de la localidad durante gran parte del año, se comprende que se descartaran los planes que confirieron á estas bahías papel tan eminente en las primeras campañas. No es, pues, necesario incluirlas entre las bases locales de la guerra. Al extremo Sur fueron atraídos los ingleses por el *ignis fatuus* del apoyo que esperaban obtener en el pueblo. Pero al hacer esto, no consideraron que si bien es cierto que la mayoría de los habitantes preferían la quietud á la libertad, esta misma cualidad había de impedirles que se levantaran contra el Gobierno revolucionario, por el cual, según la teoría inglesa, estaban oprimidos. Sin embargo, en este levantamiento basaban los ingleses todas sus esperanzas de éxito para empresa tan distante, que concluyó, al fin, muy desdichadamente. La base local de esta guerra fué Charleston, que pasó á manos de los ingleses en Mayo de 1780, diez y ocho meses después de haber desembarcado en Georgia la primera expedición.

Las principales bases locales de la guerra en las Antillas, son ya conocidas por la narración hecha previamente. Para los ingleses eran las Barbadas, Santa Lucía y en menor grado la Antigua. Mil millas á sotavento estaba situada la gran

isla de Jamaica, dotada de un Arsenal de grandes condiciones naturales, que había en Kingston. Los aliados tenían primeramente como puertos de mayor importancia, Fort Royal en Martinica, y la Habana; de orden secundario poseían á Guadalupe y el Cabo Francés.

Uno de los hechos reguladores en la situación estratégica de aquellos días, que hoy mismo no dejaría de tener alguna influencia, fueron los alíseos y las corrientes que les acompañan. Efectuar un viaje ó travesía hacia barlovento en contra de estos obstáculos, era empresa larga y seria aun para los barcos sueltos, mucho más si se trataba de grandes cuerpos de Escuadra. Sucedía, pues, que las flotas iban á las islas occidentales con repugnancia, ó cuando sabían ciertamente que el enemigo había tomado esta misma dirección. Así, Rodney se fué á Jamaica después del combate de Los Santos, sabiendo que la flota francesa había ido al Cabo Francés. Esta condición del viento hacía de las islas orientales ó de barlovento, Estaciones naturales en la línea de comunicación usual entre Europa y América, como también bases locales de la guerra naval, encontrándose las flotas ligadas á ellas, consiguientemente. Resultó también de este hecho que entre los dos teatros de operaciones, ó sea entre el continente y las pequeñas Antillas, hubo interpuesta una extensa región central en la cual no pudieron ejecutarse con libertad las operaciones de guerra en gran escala, á no ser que se emprendieran por un beligerante que tuviera una gran superioridad naval, ó cuando menos hubiese adquirido una ventaja decisiva sobre uno de los flancos. En 1762, cuando Inglaterra poseía todas las islas de barlovento, con incontrastable superioridad marítima, pudo atacar y apoderarse, con toda seguridad de la Habana, pero después, en los años de 1779 á 1782, el Poder Naval de los franceses en América y las posesiones que tenían en las islas de barlovento, contrarrestaron prácticamente las fuerzas similares de los ingleses. Los españoles quedaron, pues, libres en la Habana

para poner por obra sus designios contra Pensacola y las islas Bahamas, territorios situados todos en la región central mencionada [1].

Así, pues, los plazas que ocupaban lugares similares á Martinica y Santa Lucía, presentaban en esta guerra mayores ventajas estratégicas que las de Jamaica, la Habana y demás puntos situados á sotavento. Los primeros dominaban á los últimos, en virtud de su posición; la travesía hacia el Oeste era mucho más rápida que la vuelta y los puntos decisivos de la lucha continental, estaban prácticamente poco más lejos de unos que de otros. De esta ventaja participaron igualmente casi todas las islas conocidas bajo el nombre de Antillas menores; pero la pequeña isla de las Barbadas, situada bien á barlovento de todas las demás, poseía á pesar de sus reducidas dimensiones un valor especial no sólo para la ofensiva, sino para la defensiva, puesto que era difícil llegase hasta ella una gran Escuadra, aun suponiendo estuviera en un puerto tan cercano como Fort Royal. Se recordará que la expedición que finalmente se dirigió contra St. Kitt había sido destinada á las Barbadas; pero no pudo llegar allí por la violencia del alíseo. Así, pues, las Barbadas, en las condiciones de aquella época estaban particularmente dotadas de los requisitos necesarios para servir

(1) Puede decirse aquí, de pasada, que la llave de las posesiones inglesas en lo que entonces se llamaba la Florida Occidental, la constituían las plazas de Mobile y Pensacola, dependientes ambas de Jamaica, en lo que respecta á socorros y auxilios, puesto que las condiciones del país, de la navegación y de la guerra general continental, impedía que se las auxiliase eficazmente desde el litoral del Atlántico. Ahora bien; las fuerzas de mar y tierra que los ingleses tenían en Jamaica eran únicamente las necesarias para la defensa de la isla y su comercio; de modo que no podían prestar auxilios eficaces á la Florida. La captura de este territorio y de las Bahamas, se ejecutó, por lo tanto, con gran facilidad por parte de los españoles, que verificaron su ataque con fuerzas abrumadoras. En Pensacola emplearon para ello quince buques de línea y 7.000 hombres de tropa. De estos sucesos no haremos más mención. El único resultado que tuvieron respecto á la guerra, en general, fué la diversión imponente de fuerzas que crearon, distrayendo este importante contingente de tropas de las operaciones unidas que se verificaban con los franceses. España, tanto aquí como en Gibraltar, perseguía sus peculiares miras, en vez de procurar concentrar los esfuerzos sobre el enemigo común, lo cual constituye una política tan ciega como egoísta.

á los ingleses de base local de operaciones y depósito de repuestos en caso de guerra, constituyendo también un puerto de escala y refugio situado en la línea de comunicaciones existente entre Jamaica, Florida y aun Norte América. Santa Lucía, por su parte, distante un centenar de millas á sotavento y dotada de fuerte guarnición, era un puerto avanzado de la flota, desde donde se vigilaba estrechamente al enemigo, situado en Fort Royal.

En la India, las condiciones políticas de la Península indicaban claramente á la costa oriental ó de Coromandel, como teatro de las operaciones. Trincomalee, situado en la isla adyacente de Ceilán, aunque era sitio malsano, ofrecía, en cambio, un puerto excelente y de fácil defensa, por lo que adquiría desde luego importancia estratégica de primer orden. Todos los demás fondeaderos que había sobre la costa, eran simplemente radas abiertas. También en esta región existían los alíseos ó monzones, cuya circunstancia constituía un rasgo estratégico importante. Desde el otoño á la primavera, los vientos equinociales soplan con gran regularidad del NE., á veces con bastante violencia, arbolando sobre la costa mucha mar y resaca que hace difíciles los desembarcos; pero durante los meses de verano, los vientos reinantes son del SO. y contribuyen á que la mar esté relativamente llana y el tiempo sea bueno. El «cambio de monzón» en Septiembre y Octubre, lo caracterizan con frecuencia violentos huracanes, de modo que desde esa época hasta que finaliza la monzón del NE., no es prudente emprender operaciones activas en esa costa, ni siquiera permanecer en ella. Era, pues, urgente tener un puerto donde retirarse en esta estación y Trincomalee era el único. Su propio valor estratégico lo realzaba la condición de estar situado á barlovento del principal teatro de la guerra, en la buena estación. El puerto inglés de Bombay, situado en la costa oriental, estaba muy distante del lugar conveniente para servir de base local de operaciones. Se le puede clasificar más bien como á las islas francesas de Mau-

ricio y Borbón, entre las Estaciones colocadas á la cabeza de la línea de comunicaciones existente con la madre Patria.

Tales eran, pues, los principales puntos de apoyo ó bases que tenían las dos Naciones beligerantes, situados en su territorio y al exterior. De estos últimos, debemos decir, hablando en términos generales, que carecían de recursos suficientes, lo cual constituye un elemento importante en el valor estratégico. De las Metrópolis respectivas tenían que enviarles repuestos, equipos militares y navales de todas clases; también en gran parte, provisiones y víveres necesarios para la vida de la mar. Boston, rodeado como estaba de una población amiga y próspera, quizás fuese la única excepción que hubo en lo que acabamos de decir, como le sucedió también á la Habana, que por aquel tiempo era un Arsenal naval de importancia, donde se construían muchos buques. Pero los dos puntos últimamente mencionados, estaban ambos bastante distantes de los principales teatros de la guerra. En Nueva York y en la bahía de Narragansett, los americanos acosaban y perseguían muy de cerca á los enemigos para quitarles los recursos de la comarca circundante, que los daba abundantísimos; mientras que en todos los otros puestos del extremo Oriente y las Antillas, dependían aquéllos totalmente de la Metrópoli. De aquí la importancia adicional que asumía la cuestión estratégica de las comunicaciones. Ninguna operación, como no fuera la destrucción de una División de buques de guerra, superaba en importancia á lo que representaba el apresamiento de un convoy de repuestos. Al mismo tiempo, la necesidad de proteger á estos convoyes por la fuerza ó evasión de la persecución enemiga, era asunto que ponía á contribución la habilidad de los Gobiernos y jefes navales, por la distribución que habían de hacer de los buques de guerra y Escuadras que poseían entre los diversos objetos de su atención. La destreza de Kempenfeldt y las malas disposiciones de De Guichen en el Atlántico Norte, complicadas después por un fuerte temporal, causaron ulteriormente á De Grasse serios

obstáculos en las Antillas. Similares perjuicios ocasionaron á Suffren en los mares de la India los copos que los ingleses hacían en el Atlántico de los pequeños convoyes que le enviaban con socorros y auxilios; pero Suffren, por su parte, supo desquitarse bien de estas pérdidas y molestó muchísimo á sus enemigos, con el éxito de sus cruceros, encaminados á hacer presas sobre los barcos ingleses que iban cargados de abastecimientos.

Así, pues, las Marinas respectivas, que constituían por sí el único medio capaz de hacer seguros ó peligrosos el cruce por estos caminos vitales, ejercieron sobre el curso general de las hostilidades, tomadas en su totalidad, la misma influencia que hemos observado ya por separado, en cada teatro parcial. Eran esas Marinas los eslabones que servían para formar la cadena del conjunto y por lo tanto, constituían el objetivo propio é indicado del enemigo, según se ha dicho anteriormente.

La distancia existente entre Europa y América, no era tanta que hiciera absolutamente indispensable la posesión de puertos intermedios de escala y abastecimiento; y si por una causa imprevista surgía alguna dificultad en la travesía, siempre era posible volver á Europa ó dirigirse á un puerto amigo de las Antillas, salvo el caso en que no podía evitarse el encuentro con el enemigo. En cambio, por lo que respecta á la India, el asunto era diferente á causa del largo viaje que había que hacer por el Cabo de Buena Esperanza. Bickerton salió de Inglaterra con un convoy, en Febrero, y se estimó que lo había hecho muy bien, llegando á Bombay en Septiembre del mismo año; mientras que el ardiente Suffren, que salió en Marzo, empleó casi igual tiempo para llegar á las islas Mauricio; desde cuyo sitio aún tardó dos meses más para llegar á Madrás. Un viaje de tal duración, raras veces se podía hacer sin detenerse para renovar la provisión de agua y víveres; otras veces, era para hacer reparaciones que requerían la quietud del puerto, por más que

se tuvieran á bordo todos los materiales necesarios para la composición.

Una línea perfecta de comunicaciones, requería, como se ha dicho, la posesión de diferentes puertos de escala, convenientemente situados y defendidos, dotados de abundantes víveres, tales como los que posee hoy Inglaterra en alguna de sus principales rutas comerciales, obtenidos por resultado de sus pasadas guerras. En la de 1778, ninguno de los beligerantes tenía puertos semejantes en esta ruta, hasta que la entrada de Holanda en la guerra, puso al Cabo de Buena Esperanza á disposición de los franceses, habiéndolo reforzado Suffren convenientemente, según ya sabemos. Teniendo en el camino esta Estación y las islas Mauricio, más Trincomalee en su extremidad, las comunicaciones de los aliados con Francia quedaban razonablemente aseguradas. Inglaterra, aunque estaba ya establecida en Santa Elena, tenía necesidad para aprovisionar y reparar sus Escuadras y convoyes con destino á la India, de la benévola neutralidad de Portugal, que ponía á su disposición las islas de Madera, Cabo Verde y los puertos del Brasil. Por lo demás, esta neutralidad constituía una débil seguridad de defensa, como lo demostró bien el encuentro de Johnstone y Suffren en Cabo Verde. Pero por otra parte, como los puntos de escala eran bastante numerosos y el enemigo ignoraba el que se iba á utilizar, esto mismo hacía que se tuviese bastante seguridad, lo cual no quiere decir que pudiera llevarse la confianza más allá de un límite prudencial y que se descuidara, como lo hizo Johnstone en Porto Praya, disponer las fuerzas convenientemente. En realidad, con las dilaciones é incertidumbres que caracterizaba entonces la trasmisión de noticias de un lugar á otro, la duda acerca del punto en que se podría encontrar y batir al enemigo, constituía para las empresas ofensivas, obstáculo mucho mayor de lo que representaban las insignificantes defensas que á menudo se veían en los puertos coloniales.

Esta combinación de puertos utilizables y las condiciones de sus mutuas comunicaciones, constituían, como se ha dicho, los principales rasgos estratégicos de la situación. La Marina, fuerza organizada que liga y encadena todo el conjunto, ha sido indicada como objetivo principal de los esfuerzos militares. Nos queda aún por considerar el método que debió emplearse para alcanzar este objetivo, ó lo que es lo mismo, la dirección que debió darse á la guerra [1].

Antes de entrar en esta parte de nuestro trabajo, precisa mencionar, aunque sólo sea brevemente, una condición peculiar, que el mar lleva en sí y afecta mucho á la discusión que ha de seguir. Dicha condición es la dificultad que existe para obtener en él información. Los Ejércitos pasan á través de comarcas más ó menos habitadas por población estacionaria y dejan tras sí las huellas de su marcha. Las flotas, en cambio, se mueven á través de espacios desiertos, en los cuales se ven, á veces, caminantes errantes que pasan fugaces de una parte á otra, sin detenerse; y como las aguas se cierran después de su paso, sólo pueden encontrarse las trazas de éste por algunos objetos abandonados, que accidentalmente arrojan en sus viajes, los cuales no dan luz alguna respecto al rumbo seguido por aquéllos. El buque á quien se dirija el perseguidor para adquirir noticias, puede muy bien no saber nada del perseguido, aunque éste haya pasado por el mismo punto en que se tiene la conferencia, tan sólo unos cuantos días ú horas antes. De poco tiempo á esta parte, el cuidadoso estudio hecho de los vientos y corrientes del Océano, ha permitido designar el trazado de ciertas derrotas, como más ventajosas que las otras; sin duda que el marino hábil las seguirá generalmente, y esto servirá en cierto modo para

(1) En otros términos: habiendo considerado los objetos por que fueron á la guerra los beligerantes y los objetivos convenientes hacia los cuales deberían haberse dirigido los esfuerzos militares para el logro de estos objetos, nos queda ahora por hacer la discusión referente á la forma como deberían haberse manejado las fuerzas militares, los medios y el punto del objetivo móvil que hubiera debido atacarse.

proporcionar algunos datos que harán presumir los supuestos movimientos del enemigo.

Pero en 1778 no estaban todavía coleccionados los datos necesarios para establecer con seguridad esta navegación tan precisa, y aun cuando hubiesen estado, muchas veces habría tenido que abandonarse la ruta más rápida para tomar otra de las muchas vías posibles, con objeto de eludir la persecución ó acecho del enemigo. En semejante juego de esconder, la ventaja está en aquel á quien se busca y la gran importancia que tiene la vigilancia de los sitios por donde pueda salir el enemigo de su Patria, como igualmente la detención de la *caza* antes de que se escurra é interne dentro del silencioso desierto de referencia, es asunto desde luego evidente. Si hay alguna razón que haga imposible esta vigilancia, entonces la mejor cosa será no intentar vigilar las rutas por donde quizás no pase el enemigo, sino adelantarse á él é ir á esperarlo al punto de su destino. Pero esto implica un conocimiento previo de sus intenciones, que no siempre puede obtenerse. La conducta de Suffren cuando tenía que luchar con Johnstone fué desde el principio hasta el fin absolutamente correcta bajo el punto de vista estratégico, primero en su ataque en Porto Praya, y luego en la premura con que se dirigió al lugar de su común destino; mientras que los dos fracasos de Rodney en 1780 y 1782, dejando de interceptar los convoyes que iban á Martinica, á pesar del aviso que tenía de su venida, demuestran las dificultades que hay inherentes al acecho, aun cuando se sepa el punto de destino.

En cualquiera expedición marítima sólo hay dos puntos fijados de antemano, que son el de partida y el de llegada. Este último puede ser desconocido para el enemigo mientras no efectúe su salida; pero la presencia en un puerto de cierta fuerza y los indicios de su próxima salida pueden darse siempre por conocidos. Podrá convenir á uno ú otro de los beligerantes impedir esta partida; pero para el que adopte la defensiva se impondrá esta operación de manera especial,

pues los numerosos puntos expuestos al ataque le ha de impedir saber cuál es el amenazado.

El asaltante, por el contrario, procede directamente hacia su objeto, si es que ha podido engañar á su adversario. La importancia que tiene bloquear á una expedición ofensiva es aun mucho más evidente, si en algún momento se la encuentra dividida entre dos ó más puertos. Esta eventualidad puede ocurrir fácilmente cuando los recursos que se tengan en un solo Arsenal sean insuficientes para proveer al alistamiento de tantos barcos como hayan de quedar dispuestos en un tiempo determinado, ó bien cuando suceda—como en la guerra de 1778—que diversos Estados aliados suministran cada uno contingentes separados. Impedir la unión de estos cuerpos de buques, constituye un asunto de primera necesidad, y en ninguna parte puede hacerse esto tan ciertamente como en los puertos de donde han de salir uno ó varios de estos contingentes. La defensa, como su nombre lo indica, parece natural que sea la parte menos fuerte, y está tanto más obligada, como es consiguiente, á aprovecharse del origen de debilidad que representa la división de las Escuadras enemigas. Rodney, en 1782, al vigilar en Santa Lucía las fuerzas francesas que había en Martinica, con objeto de impedir su unión con las españolas de Cabo Francés, presenta un ejemplo de posición estratégica admirablemente elegida; y si hubiesen estado las islas situadas de tal manera que hubiera podido ponerse entre los franceses y su destino, en vez de colocarse á retaguardia, como estuvo, entonces, nada mejor podría haberse imaginado. Tal como obró, Rodney hizo todo lo que pudo, sacando el mejor partido posible de las circunstancias.

Siendo la defensa la parte más débil, es claro que no puede intentar el bloqueo de *todos* los puertos donde permanezcan fondeadas las Divisiones enemigas sin frustrar sus miras, presentándose en todas partes con fuerzas inferiores, lo cual sería contrario á todos los principios fundamentales de

la guerra. Si se decide, pues, correctamente no hacer esto, sino agrupar fuerzas superiores ante uno ó dos puntos, entonces se hace preciso decidir cuáles han de ser los puntos que se han de vigilar y cuáles los que se han de descuidar. Esta cuestión envuelve en sí la política total de la guerra y no puede decidirse hasta después de haberse hecho cargo completo de las principales condiciones militares, morales y económicas que concurran en cada parte.

La defensiva tuvo necesariamente que aceptarla Inglaterra el año 1778. Había sido una máxima corriente entre las autoridades navales inglesas más competentes de la era anterior, ó sea entre Hawke y sus contemporáneos, decir que la Marina inglesa debía mantenerse igual, numéricamente, á las flotas combinadas de los Reinos Borbones. De llenarse esta condición, equivalía á tener una superioridad real de fuerzas dada la mejor aptitud del *personal* y la mayor capacidad marítima de la población de donde aquél se sacaba. Sin embargo, no se había observado el cumplimiento de esta precaución en los últimos años, no siendo de importancia para esta discusión, debatir si el fracaso fué debido á negligencia del Ministerio, como decían sus adversarios en política, ó bien á economías mal entendidas que con frecuencia practican los Gobiernos representativos en tiempo de paz. El hecho fué que á pesar de la notoria probabilidad que había de la unión de Francia y España en caso de guerra, la Marina inglesa era inferior á la de los aliados. Respecto á lo que se ha llamado rasgos estratégicos de la situación, ó sea en las bases poseídas en el territorio patrio y en las secundarias del exterior, la ventaja estaba, en suma, de parte de Inglaterra. Sus posiciones, si bien no eran en sí mismas más fuertes que las de los adversarios, tenían, al menos, mejor situación geográfico-estratégica; pero en lo que respecta al segundo factor esencial de la guerra, en la fuerza militar organizada, ó sea, en fin, en la Escuadra necesaria para llevar á cabo operaciones ofensivas; en esto permitió Inglaterra que sus enemigos le

llevaran la ventaja. Le quedaba tan sólo el recurso de utilizar las fuerzas inferiores que poseía, con la ciencia y vigor necesario para frustrar los designios del enemigo, situándose en el mar primero que el adversario y tomando en él sus posiciones, con habilidad, á fin de anticiparse á las combinaciones de aquél con una mayor rapidez de movimientos, estorbando sus comunicaciones con sus objetivos y batiendo sus principales Divisiones con fuerzas superiores.

Es claro que el mantenimiento de esta guerra en todas partes, excepto en el continente americano, dependía de las Metrópolis respectivas de Europa y de la libre comunicación con las mismas. Conseguir el aniquilamiento final de los americanos, hubiera sido también probable, no por la fuerza de las armas, sino por medio de la consunción, si Inglaterra hubiera podido sin molestia alguna ahogar su comercio é industrias, valida de su abrumadora superioridad naval. Pero para utilizar esta última contra América, era preciso desembarazarse primeramente de la presión estrecha á que la tenían sometida las Marinas aliadas, y esta libertad vendría si conseguía adquirir sobre los adversarios una preponderancia decidida, no sólo material sino moral, como la tuvo veinte años antes. En este caso, los Gobiernos aliados cuya flaqueza de recursos financieros era bien conocida, tendrían que haberse retirado de la contienda, pues su principal propósito consistía en reducir á Inglaterra á una posición inferior tal, y esto estaría ya descartado. Sin embargo, semejante preponderancia no se podía conseguir más que combatiendo; es decir, mostrando que á pesar de la inferioridad numérica de sus buques, el Gobierno inglés sabía encontrar en la habilidad de sus hombres de mar, en los recursos de su riqueza y en el uso sabio de estas facultades, el medio de tener una superioridad real en los puntos verdaderamente decisivos de la guerra. No se podía pretender establecer esta preponderancia de que hablamos, desperdigando los navíos de línea por todos los ámbitos del globo, con lo que los exponían

á ser batidos en detalle, mientras se pretendía proteger á todos los puntos expuestos del inmenso Imperio británico.

La llave de la situación estaba en Europa, y la de Europa en los Arsenales hostiles. Si no conseguía Inglaterra promover una guerra continental contra Francia, como no lo consiguió en este caso, entonces su única esperanza se reducía á encontrar y destruir la Marina del enemigo. Sentado esto, en ninguna parte iba á encontrarla con más certeza que en sus propios puertos y tampoco en otra parte había de batirla con más facilidad que á su salida inmediata de los puertos referidos. Esta conducta fué la norma que guió su política en las guerras con Napoleón, cuando la superioridad moral de su Marina estaba tan bien establecida, que se atrevía á oponer fuerzas inferiores á los peligros combinados del mar y de los buques más numerosos y mejor equipados que permanecían fondeados tranquilamente en el interior de los puertos adversarios. Afrontando este doble riesgo, obtenía las dos ventajas de no perder de vista al enemigo y de minar su eficiencia dejándolo acostumbrar á la pacífica y cómoda vida de puerto; mientras que, por el contrario, sus Oficiales y marineros se curtían con los riesgos de los cruceros, manteniéndose siempre perfectamente listos para hacer frente á cualquiera apelación que se hiciera á sus energías. «No tenemos razón alguna—proclamaba el Almirante Villeneuve en 1805, haciéndose eco de las palabras del Emperador—para temer la vista de una Escuadra inglesa. Sus navíos de setenta y cuatro cañones no tienen á bordo 500 hombres y están además, extenuados por dos años de crucero» (1). Un mes más tarde escribía el mismo Almirante: «La Escuadra de Tolón parecía en puerto, muy hermosa, las dotaciones vestían bien y sabían hacer bien los ejercicios, pero tan pronto como vino el mal tiempo, todo cambió. No estaban ejercita-

(1) Órdenes del Almirante Villeneuve á los Capitanes de su Escuadra. 20 de Diciembre de 1804.

dos en los temporales» [1]. «El Emperador—decía Nelson—sabrá ahora, si es que los Emperadores llegan á saber la verdad, que su Escuadra sufre más en una noche, que la nuestra en un año..... Estos caballeros no están acostumbrados á los huracanes, que nosotros hemos desafiado por espacio de veintiun meses seguidos, sin perder un solo palo ni verga» [2]. Sin embargo, hay que reconocer que el esfuerzo á que se sometió tanto á los hombres como á los barcos fué terrible y que muchos Oficiales ingleses encontraron en el desgaste y cansancio producidó un argumento contra el largo mantenimiento de sus Escuadras sobre las costas enemigas. «Cada uno de los temporales que nosotros soportamos—escribía Collingwood—debilita la seguridad de nuestro país. En el último crucero quedaron inutilizados cinco buques grandes, y más tarde hubo otros dos, habiendo sido necesario que varios de ellos entraran en dique.....» «Apenas si he sabido lo que es una noche de descanso en estos dos meses de crucero —escribía él de nuevo—este incesante cruzar me parece que va más allá de las fuerzas humanas. Calder está tan quebrantado que parece un esqueleto, y me han dicho que Graves no está mucho mejor» [3]. La alta opinión profesional de Lord Howe era también contraria á esta práctica.

A más de la consunción sufrida por hombres y barcos, hay también que convenir que ningún bloqueo puede contar con la certeza absoluta de impedir la salida de una Escuadra enemiga. Villeneuve se evadió de Tolón y Missierry de Rochefort. «Yo estoy aquí vigilando á la Escuadra francesa de Rochefort—escribía Collingwood—pero creo que no es imposible impedir su salida, y sin embargo, si se evadieran pasando por mi lado desapercibidos, me mortificaría esto muchísimo..... La única cosa capaz de impedir su salida es el temor que puedan abrigar de caer sobre nosotros, toda vez

(1) Carta de Villeneuve. Enero 1805.
(2) Cartas y despachos de Lord Nelson.
(3) Vida y cartas de Collingwood.

que no pueden saber exactamente el sitio en que nos encontramos» [1].

Sin embargo, Inglaterra soportó entonces estos esfuerzos tan considerables. Sus flotas rodearon las costas de España y Francia; las pérdidas que hubo se reemplazaron; los buques se repararon; cuando un Oficial caía ó se quebrantaba por el duro servicio impuesto, había otro que ocupaba su lugar. La guardia severa que se estableció sobre Brest dió al traste con todas las combinaciones del Emperador; la vigilancia de Nelson, á pesar de tener que luchar con un conjunto de dificultades poco común, le hizo posible seguir á la Escuadra de Tolón desde su partida á través del Atlántico hasta su vuelta á las costas de Europa. Transcurrió bastante tiempo antes de que viniera la acción decisiva y la estratégica dejase á la táctica que completase su obra en Trafalgar; pero paso á paso y punto por punto consiguieron los toscos, aunque disciplinados marineros, con sus barcos cansados y estropeados aunque bien manejados, paralizar todos los movimientos de sus inexpertos adversarios. Colocados delante de cada Arsenal enemigo, con fuerzas suficientes y unidos todos en conjunto por medio de cadenas formadas con pequeños barcos, podría de vez en cuando escapárseles un enemigo que fuera á realizar algún golpe de mano, pero estaban en disposición de impedir eficazmente, todas las grandes combinaciones de Escuadras proyectadas por los adversarios.

Los barcos de 1805 eran en esencia los mismos que los de 1780. Sin duda que había habido progresos y mejoras en ellos, pero los cambios afectaron más bien al grado de perfección que no á la especie de los navíos. Pero todavía hay más, pues remontándonos veinte años atrás, vemos á las flotas de Hawke y sus colegas afrontar los inviernos del Golfo de Vizcaya. «No hay en la correspondencia de Hawke—dice su biógrafo—la más ligera indicación que denote dudase

(1) Vida y cartas de Collingwood.

un momento, de la posibilidad de realizar lo que él consideraba como un deber elemental, manteniéndose en la mar aun durante los temporales de invierno. Él expresa, por el contrario, su confianza de estar bien pronto en estado de ejecutar fácilmente su obra» [1]. Podría argüirse que la condición de la Marina francesa de 1778 era mejor que la de los días de Hawke y Nelson, como sucedía igualmente con el carácter y experiencia de los Oficiales de empleos elevados; pero aunque se reconozca este hecho, el Almirantazgo no pudo haber ignorado mucho tiempo que el número de Oficiales semejantes, era aún bastante escaso, y que, por lo tanto, el servicio á bordo de los barcos dejaba todavía que desear, siendo tan grande la carencia que había de marineros que necesitaban cubrir sus plazas con soldados, los cuales constituían el complemento de las dotaciones. Con respecto al *personal* de la Marina española, no hay razón alguna que haga creer fuera mejor que el existente quince años después, cuando hablando de ciertos barcos que España daba á Francia, decía Nelson lo siguiente: «Yo supongo no estarán tripulados por españoles, porque de lo contrario, éste sería el medio más expedito de perderlos de nuevo».

Sin embargo, es en verdad demasiado evidente, para necesitar discusión, que el camino más seguro que tenía la parte más débil para neutralizar los esfuerzos de los buques enemigos, consistía en vigilarlos en sus puertos y combatirlos si intentaban alguna vez salir. La única objeción seria que había para hacer esto en Europa, era la violencia de los tiempos reinantes sobre las costas de España y Francia, especialmente durante las largas noches de invierno. Esto traía consigo, no sólo el riesgo de un desastre inmediato—que era raro sufrieran, en gran escala al menos, buques bien manejados—sino también un contínuo esfuerzo que no podía suplir habilidad alguna y, por tanto, se requería una gran re-

(1) Burrows: Vida de Lord Hawke.

serva de barcos, con que poder relevar los navíos que necesitasen reparaciones ó descanso sus tripulaciones.

El problema se habría simplificado mucho si la flota bloqueadora hubiese podido encontrar un fondeadero conveniente sobre el flanco de la única ruta posible para el enemigo, como le sucedió á Nelson en 1804 y 1805 con la bahía Magdalena en Cerdeña, cuando vigilaba la Escuadra de Tolón. Por otra parte, Nelson no habría tenido más remedio que buscar este puerto por las condiciones excepcionalmente deplorables en que se encontraban muchos de sus barcos.

Así le sucedió igualmente á Sir James Saumarez en 1800, cuando utilizó la bahía de Douarnenez en la costa francesa, situada sólo á cinco millas de distancia del puerto de Brest, para que fondearan en ella en los malos tiempos los navíos que formaban la línea interior del bloqueo (ó sea aquellos que estaban más cerca de tierra). Los puertos de Plymouth y Torbay, no puede decirse que llenasen completamente las condiciones requeridas bajo este punto de vista, puesto que no estaban situados como la bahía Magdalena sobre el flanco de la ruta del enemigo, sino que permanecían más bien colocados, como Santa Lucía, á su retaguardia. Sin embargo, Hawke probó que teniendo diligencia y barcos bien manejados, podía remediarse esta desventaja, como lo demostró después igualmente Rodney en una estación menos tempestuosa.

En cuanto al uso hecho de los barcos disponibles durante la guerra de 1778, tomada en su conjunto, el Gobierno inglés sostuvo el criterio de mantener las Escuadras de las Antillas, India y América, iguales á las del enemigo. A veces, en ocasiones particulares, no fué esto así realmente; pero hablando en tesis general con respecto á la designación hecha de los barcos, es completamente exacto. En Europa, por el contrario, como consecuencia inevitable de la política mencionada, la flota británica era habitualmente muy inferior á las fuerzas que había en los puertos franceses y españoles.

Tenía que utilizarse, por lo tanto, con gran cuidado cuando se quería hacerlo ofensivamente, y esto sólo podía realizarse cuando se contaba con la buena fortuna de poder batir al enemigo en detalle. Mas aun en este caso, resultaba cara la victoria, á no ser que fuera muy decisiva, pues entrañaba considerables riesgos con la inutilización temporal de los buques que habían tomado parte en el empeño. En consecuencia, la flota destinada á defender á Inglaterra, de quien dependían las comunicaciones con Gibraltrar y el Mediterráneo, fué utilizada muy económicamente y raras veces expuesta á los combates y malos tiempos, habiéndose limitado á defender las costas de la Patria ó á operar contra las comunicaciones del enemigo.

La India estaba tan distante de estos sitios, que no hay que hacer excepción alguna á la política adoptada. Los buques que allí se mandaban iban para quedarse, no pudiendo ser reforzados ni llamados ante una eventualidad imprevista. Las fuerzas que había empeñadas en aquel campo tenían que bastarse á sí mismas. Pero á Europa, Norte América y las Antillas, debería habérseles considerado como teatros de mayor amplitud, donde los sucesos dependían unos de otros, existiendo entre sus diferentes partes relación estrecha digna siempre de atención seria.

Una vez reconocido que las Marinas, como centinelas de las comunicaciones, asumían el papel de factores dominantes de la guerra, que los manantiales que alimentaban tanto á las flotas como á las corrientes de aprovisionamiento llamadas líneas de comunicaciones, estaban centralizados en los principales Arsenales de la madre Patria, dos cosas se deducían: Primera, que el principal esfuerzo de la Potencia que permanecía á la defensiva, ó sea la Gran Bretaña, debería haber sido concentrar sus esfuerzos ante los Arsenales enemigos; y segunda, que con objeto de verificar esta concentración, no deberían haberse extendido, sin necesidad, las líneas de comunicaciones con los parages lejanos, á fin de no au-

mentar, más allá de lo extrictamente necesario, el número de las Divisiones precisas para su custodia. Intimamente ligada con esta última consideración, estaba la obligación de reforzar con fortificaciones y otros medios, los puntos vitales en que terminaban dichas comunicaciones, de tal manera que no dependieran de la Escuadra para su defensa, sino tan sólo para el recibo de víveres y refuerzos que aquélla les llevase á intervalos razonables. Gibraltar, por ejemplo, llenaba estas condiciones por completo, siendo prácticamente inexpugnable; almacenaba los repuestos que le llevaban durándole largo tiempo.

Si estos razonamientos son exactos, entonces las disposiciones tomadas por los ingleses en el continente americano no fueron buenas; porque teniendo en su poder al Canadá, Nueva York, la bahía de Narragansett y la línea de comunicaciones del Hudson, podían aislar una gran parte del territorio insurgente, que quizás fuera la más decisiva de todas. Nueva York y la bahía de Narragansett hubieran podido ponerse en condiciones de no ser atacadas por flota alguna francesa de aquella época y al encontrarse las guarniciones libres de los ataques por mar, la labor de la Marina quedaba reducida á un mínimun. Al mismo tiempo, las Escuadras habrían tenido en estos puertos sitios seguros de refugio, caso que una fuerza enemiga, eludiendo la vigilancia ejercida por la flota inglesa sobre los Arsenales europeos, hubiera conseguido escapar y aparecer frente á las costas americanas. En lugar de esto, se permitió que ambos puertos quedaran débiles; de tal manera, que habrían caído ante un Nelson ó un Farragut, mientras que el Ejército de Nueva York se le dividió dos veces para operar, primero en Chesapeake y luego en Georgia, no siendo ninguna de estas fracciones suficientemente fuerte para acometer sola la empresa que le incumbía. En los dos casos, la supremacía marítima de los ingleses les había servido para colocar al enemigo entre los dos cuerpos de su Ejército, cuando este último antes de estar

dividido, se había mostrado incapaz de abrirse camino y penetrar en el terreno que tenía así. Como la comunicación entre ambas partes del Ejército dependía completamente del mar, el trabajo de la Marina se aumentaba con la mayor amplitud que tomaban las líneas de comunicaciones. La necesidad de defender los puertos, se sumaba á la obligación de guardar estas extensas líneas de comunicaciones y todo combinado, conspiraba á aumentar el número de barcos destacados en América, originando la debilidad consiguiente en las fuerzas navales que había situadas en los puntos decisivos de Europa. Así, una consecuencia directa de la expedición al Sur, fué el abandono precipitado que se hizo de la bahía de Narragansett tan pronto como se vió aparecer á D'Estaing sobre aquellas costas el año 1779. Clinton no tenía fuerza bastante para defender ambas posiciones á saber: la bahía citada y la población de Nueva York (1).

En las Antillas, el problema que tenía ante sí el Gobierno inglés, no consistía en dominar un territorio sublevado, sino en conservar la posesión y usufructo de una porción de islas pequeñas y fecundas, asegurando en lo posible su libre comercio contra los actos de rapacidad y pillaje del enemigo. Creemos innecesario repetir que esto exigía la conquista y predominio del mar, adquirido sobre las flotas y cruceros enemigos, ó sea sobre los *comerce-destroyers*, según la expresión del día. Como no había vigilancia posible que pudiera conseguir encerrar á todos estos buques en sus puertos, habría sido necesario que las aguas de las Antillas estuviesen vigiladas por especie de patrullas que las surcaran, ó sea por fragatas y buques ligeros ingleses. Pero habría si-

(1) Sobre esto decía Rodney lo siguiente: «La evacuación de Rhode Island fué la medida más desastrosa que podía haberse adoptado. Cedimos con ello el puerto mejor y la rada más magnífica de la América; el sitio desde donde nuestras Escuadras podían bloquear en cuarenta y ocho horas las tres principales capitales de este país, á saber: Boston, Nueva York y Filadelfia.» Es digna de leerse toda esta carta particular dirigida al primer Lord del Almirantazgo. (Véase vida de Rodney, volumen II, pág. 429).

do mejor seguramente, caso de ser factible, mantener del todo alejada á la flota francesa, que retenerla sobre determinados lugares por medio de Escuadras inglesas que jamás eran superiores y que podían llegar á ser inferiores, como sucedió frecuentemente. Inglaterra, reducida á la defensiva, estaba siempre expuesta á perder, mientras conservase esta inferioridad. Perdió en aquella ocasión una por una la mayor parte de sus islas, á consecuencia de sorpresas repentinas; y varias veces tuvo su flota que meterse tras las baterías de un puerto, mientras que el enemigo, al contrario, cuando se sentía inferior, esperaba tranquilamente los refuerzos sabiendo que, durante este tiempo, nada tenía que temer [1].

Estas dificultades tampoco estuvieron limitadas á las Antillas solamente. La proximidad que había entre estas islas y el continente americano, hacía siempre posible que la ofensa combinara sus Escuadras en ambas partes, antes que la defensa pudiese adquirir la seguridad del propósito que se llevaba; y por más que estas combinaciones estuvieran en cierto modo supeditadas á las condiciones bien sabidas del tiempo y estaciones, sin embargo, los sucesos de 1780 y 1781 demuestran bien la vacilación que sintió por esta causa el mejor de los Almirantes ingleses que por entonces hubo en aquellas aguas. Sus disposiciones, aunque incompletas, revelan perfectamente por lo defectuosas, la indecisión de su pensamiento. Cuando se añade, como sucedió entonces, á estas dificultades propias de toda defensiva el cuidado que inspiraba la guarda del gran comercio británico, base principal de la prosperidad del Imperio, habrá que reconocer que la tarea impuesta al Almirante inglés, Jefe de las fuerzas de las Antillas, no era cosa sencilla ni ligera.

En Europa, la seguridad de Inglaterra misma y de Gi-

(1) La pérdida de Santa Lucía no milita en contra de esta afirmación, puesto que fué debida á la audacia y habilidad desplegadas por el Almirante inglés y á la incapacidad profesional del Jefe de la Escuadra francesa, que entonces era muy superior en fuerzas á su adversario.

braltar, estuvo muy en peligro por la ausencia de estas grandes Divisiones navales enviadas al hemisferio occidental á lo cual puede atribuirse, sin duda alguna, la pérdida de Menorca. Cuando los sesenta y seis buques aliados provocaron á los treinta y cinco que constituían todas las fuerzas que Inglaterra podía reunir en aquella época, y los obligaron á encerrarse en sus puertos ¿no fueron ellos dueños, efectivamente, del Canal de la Mancha en las condiciones reclamadas por Napoleón para conquistar, seguramente, la Inglaterra? Por espacio de treinta días estuvieron cruzando por el Golfo de Vizcaya los treinta navíos que componían el contingente francés, esperando la llegada de los españoles, sin haber sido amenazados una sola vez por los ingleses. Gibraltar vió ante sí, en más de una ocasión, la perspectiva de morir por hambre á causa de la interrupción de comunicaciones con Inglaterra, y su abastecimiento no se debió al buen uso que el Gobierno hizo de sus fuerzas navales, sino á la habilidad y pericia de los Oficiales británicos y á la incapacidad de los españoles. En su liberación final, la flota de Lord Howe sumaba sólo treinta y cuatro navíos, mientras que la de los aliados ascendía á cuarenta y nueve.

Dadas, pues, las dificultades con que tenía que luchar Inglaterra, ¿cuál era el mejor camino que podía adoptar? ¿permitir que el enemigo saliera libremente de sus puertos, procurando después hacerle frente con fuerzas navales suficientes en cada una de las Estaciones expuestas, ó bien intentar vigilarlo en los Arsenales de la Metrópoli, arrostrando todas las dificultades de la situación, no con la vana esperanza de impedir todo golpe de mano ni interceptar todo convoy, sino con la expectativa de frustrar las grandes combinaciones y marchar á la zaga de cualquier flota poderosa que pudiera evadirse? Semejante vigilancia, precisa no confundirla con el bloqueo; palabra que se usa corrientemente, si bien muchas veces no se la aplica con toda exactitud. «Me permito informar á Su Señoría—escribía Nelson—que el puerto de Tolón

nunca ha sido bloqueado por mí; todo lo contrario. El enemigo ha disfrutado de toda clase de facilidades para salir á la mar, porque es aquí donde nosotros esperamos realizar las él esperanzas y deseos de nuestra Patria.» «Nada.....—dice de nuevo—ha obligado á las Escuadras de Tolón ó Brest á permanecer en el fondeadero cuando hayan deseado salir á la mar.»

La afirmación resulta algo exagerada; pero de todos modos, es cierto que hubiera sido vana pretensión la de tenerlos encerrados completamente en puerto. Lo que Nelson esperaba alcanzar manteniéndose cerca de los puertos, con sus exploradores convenientemente distribuídos, era saber la dirección que tomaban, cuando salieran, pretendiendo con esto, según su propia expresión, «seguirlos hasta los antípodas». «Me inclino á creer—decía él en otra ocasión—que la Escuadra francesa de Ferrol se dirigirá al Mediterráneo. Si se reune con la de Tolón, nos será muy superior en número; pero yo nunca los perderé de vista y Pellew (Comandante en Jefe de la Escuadra inglesa que había frente á Ferrol) no tardará en perseguirla.» Así, pues, durante esta prolongada guerra, sucedió bastantes veces que consiguieron evadirse las Divisiones de buques franceses, aprovechando para escaparse un violento temporal, una ausencia accidental de la flota bloqueadora ó un error de sus Comandantes; pero la alarma cundía en seguida rápidamente, alguna de las fragatas conseguía avistarla, la seguía hasta descubrir su probable destino y al momento pasaba aviso de puerto en puerto y de flota en flota, con lo cual había bien pronto detrás de ellos una División de igual fuerza dispuesta á seguirlos «hasta los antípodas», si era preciso. Con arreglo al uso tradicional que el Gobierno francés hacía de su Marina, sus expediciones no iban encaminadas á combatir la flota enemiga, sino con la mira de «ulteriores objetos»; la zozobra, desaliento y encarnizada persecución que sufrían, no eran, sin duda alguna, las condiciones más favorables para la ejecución metódica é invariable del programa establecido de antemano, aun cuando tuviera esto

que efectuarse por una sola División aislada. En cuanto á las grandes combinaciones dependientes de la unión de Divisiones venidas de diferentes puertos, resultaban siempre absolutamente fatales. El intrépido crucero verificado por Bruix, cuando salió de Brest con veinticinco navíos de línea el año 1779, la rapidez con que se esparció la noticia, la acción animada é impetuosa de los ingleses, sus equivocaciones individuales, el malogramiento de los proyectos franceses [1], lo estrecho de la persecución [2], la evasión de Missiessy de Rochefort, efectuada en 1805, la de las Divisiones de Villeneuve y Leissègues de Brest en 1806....., todos estos sucesos, en unión de la gran campaña de Trafalgar, pueden citarse como hechos llenos de interés y materia abundante para hacer estudios interesantes de estrategia naval, dirigidos según las líneas que aquí hemos trazado. Por el contrario, la campaña de 1798, á pesar de su brillante término en Aboukir, casi puede citarse como ejemplo de fracaso final, debido á que los ingleses no tuvieron fuerzas suficientes ante Tolón, cuando salió la expedición francesa, y á que Nelson no contaba con el número de fragatas necesarias para su servicio.

El crucero de nueve semanas, verificado por Ganteaume en el Mediterráneo, el año 1808, pone también de manifiesto la dificultad de adquirir predominio sobre una flota á la que se ha permitido salir, sin que fuese vigilada por una poderosa fuerza; y esto, aun tratándose de espacios reducidos y mares cerrados como sucede con el Mediterráneo.

Ningún ejemplo similar puede citarse en la guerra de 1778, á pesar de que la vieja Monarquía francesa no cubrió el movimiento de sus Escuadras con el secreto impuesto por el severo despotismo militar del Imperio. En ambas épocas

(1) El plan de campaña que trazó el Directorio para Bruix fué imposible de ejecutar, pues la dilación en la unión de las Escuadras españolas y francesas permitió á Inglaterra concentrar sesenta buques en el Mediterráneo.—Troude, vol. III, pág. 158.

(2) Las Escuadras combinadas de Francia y España, al mando de Bruix, llegaron de vuelta á Brest tan sólo veinticuatro horas antes de Lord Keith, que las siguió desde el Mediterráneo. (James: Naval History of Great Britain).

permaneció Inglaterra á la defensiva; pero en la primera guerra abandonó su primera línea de defensa que estaba situada frente á los puertos hostiles, y quiso proteger todos los lugares de su disperso Imperio, dividiendo, al efecto, su Escuadra entre ellos. En lo que hemos dicho ya, se ha tratado de explicar la debilidad que implica una política semejante al par que se han puesto de manifiesto las dificultades y peligros de la otra. Esta última tiende á la conclusión rápida y decisiva de la guerra, valiéndose, bien de la reclusión é inacción de la Marina enemiga, ó bien de forzarla á que combata, reconociéndose en ambos casos que en ella reside la llave de la situación, siempre que el mar sea el medio que una y separe los diferentes teatros de la guerra. Se requiere para esto poseer una Marina igual en número y superior en eficiencia á la contraria, á la cual se le asignará un campo limitado de acción, que estará determinado por las condiciones que existan para el sostén mútuo de las Escuadras que ocupen el referido campo. Una vez hecha la distribución de fuerzas, queda á la pericia y vigilancia de los Jefes de Escuadra determinar por qué medios ha de conseguirse interceptar ó alcanzar cualquier División del enemigo que consiga salir á la mar. Con este sistema se defienden las posesiones remotas y el comercio, por medio de una acción ofensiva dirigida contra la flota adversaria, á quien se considera como el enemigo real y el objetivo principal de las operaciones. La proximidad á los puertos del territorio patrio, facilita el envío de socorros y el relevo de los barcos que necesiten reparaciones; se gana así tiempo y se disminuye el gasto de recursos que exigen las bases lejanas.

La otra política, para ser eficaz requiere una gran superioridad numérica, porque las diferentes Divisiones tienen que estar muy lejos unas de otras para poder prestarse ayuda mútua. Cada una debe, pues, ser igual á cualquier combinación probable que pueda hacer el enemigo contra ella, lo cual implica tener en todas partes superioridad de fuerzas

respecto á las que el enemigo pueda oponer, toda vez que este último puede ser á lo mejor reforzado. Lo imposible y peligrosa que resulta esta estrategia, cuando no se posee superioridad de fuerzas, se ha demostrado ya bien patentemente con la inferioridad frecuente en que hemos visto á los ingleses dentro y fuera de Europa, á pesar de los esfuerzos que hicieron para mantener la igualdad en todas partes. Howe en Nueva York el año 1778; Byron en Granada el 1779; Graves frente á Chesapeake el 1781; Hood en Martinica el mismo año y en St. Kitt el siguiente; todos fueron inferiores en fuerzas á sus adversarios, al propio tiempo que la flota aliada, en Europa, abrumaba también con su número á la inglesa del Canal. En consecuencia, para no debilitar las Estaciones, era preciso conservar en ellas, en vez de mandarlos á Europa á carenar, buques inútiles que no podían navegar sin peligro para sus tripulaciones, y agravándose las averías, porque los Arsenales coloniales eran tan deficientes que no permitían se hiciera en ellos grandes reparaciones, para las que era necesario cruzar el Atlántico. Con respecto al gasto comparativo que representan ambas estrategias, la cuestión no se reduce solamente á ver cuál de ellas cuesta más en igualdad de tiempo, sino que también hay que ver cuál de las dos tiende á abreviar más la guerra por la eficacia de su acción.

La política militar de los aliados merece aún mayor censura que la inglesa, porque el partido que asume la ofensiva disfruta ya por este solo hecho ventaja sobre el adversario. Una vez vencida la dificultad inicial de la combinación de las flotas—y ya hemos visto que Inglaterra no presentó nunca obstáculo serio para que se verificara tal unión—los aliados tenían ante sí abierta la elección para herir dónde, cuándo y cómo quisieran, dada su superioridad numérica. ¿Qué uso hicieron de esta enorme ventaja? Acercarse tan sólo á merodear á las puertas del Imperio británico, y después varar en su tentativa contra el Peñón de Gibraltar. El esfuer-

zo militar más serio lo verificó Francia y consistió en el envío que hizo á los Estados Unidos de una Escuadra y División de tropas cuyo número fijado era el doble de lo que era otra que en aquella llegó finalmente á su destino. El resultado de este esfuerzo fué que, al cabo de poco más de un año, comprendiera, al fin, Inglaterra la inutilidad de su lucha con las colonias, dejando de enviar allí tropas y poniendo así término á una diversión de fuerzas que hasta entonces había sido tan beneficiosa para sus adversarios.

En las Antillas, los franceses fueron tomando isla tras isla, de las pequeñas, aprovechándose generalmente para verificarlo de la ausencia de la Escuadra inglesa; y el poco trabajo con que efectuaron esto, demuestra plenamente cuán fácil habría sido la solución definitiva de la cuestión, con una victoria decisiva obtenida sobre la flota británica; pero los franceses, no obstante las numerosas ocasiones que tuvieron, jamás pensaron en deshacer este nudo gordiano, valiéndose del sencillo método de atacar á la fuerza de quien todo dependía. España consiguió lo que quería en las Floridas, y con fuerzas realmente abrumadoras obtuvo un éxito que no fué de valor militar alguno. En Europa, el plan adoptado por el Gobierno inglés hizo que, durante varios años sucesivos, se mantuviese su flota en un estado de inferioridad numérica desesperante; sin embargo, las operaciones concertadas entre los aliados, no parece tuvieran jamás por mira la destrucción de esta flota. En el ejemplo típico mencionado ya anteriormente, cuando la Escuadra de Derby, compuesta de treinta navíos de línea fué cercada en la rada abierta de Torbay por la flota aliada de cuarenta y nueve navíos de línea, el acuerdo de no combatir, tomado por la Junta de guerra reunida, compendia por sí solo cuanto pudiera decirse sobre el carácter que tuvo la acción combinada de las Marinas aliadas. Sus esfuerzos, en Europa, fueron además contrariados durante un periodo largo de tiempo por la obstinación de España de mantener su flota en las cercanías de Gibraltar; pero no hay trazas de

que se reconociera en ninguna ocasión el hecho práctico de que un golpe importante recibido por la Marina inglesa en el Estrecho, en el Canal de la Mancha ó en mar libre, era el camino más seguro para la reducción de la fortaleza, que más de una vez se vió á punto de perecer por hambre.

En la dirección de la guerra ofensiva, experimentaron los Gobiernos aliados la influencia perniciosa que entraña la divergencia de miras y celos que siempre han entorpecido y paralizado los movimientos de la mayor parte de las coaliciones marítimas. La conducta de España parece haber sido tan egoista que casi raya en deslealtad; la de Francia fué más fiel y por lo tanto más juiciosa bajo el punto de vista militar, puesto que con una cooperación cordial y buena acción concertada contra un objetivo común, sabiamente elegido de antemano, es como mejor podría haberse alcanzado el interés particular de cada aliado. Es preciso también reconocer que hubo muchos indicios que denotaban falta de preparación por parte de los aliados, particularmente de España, y por último que el personal era inferior en calidad al de los ingleses [1].

Sin embargo, las cuestiones de preparación y administra-

(1) Las altas prendas profesionales poseidas por muchos Oficiales franceses, no se pasan aquí por alto, al hacer esta declaración. La calidad del *personal* quedaba diluida, por decirlo así, en un elemento inferior, debido al número insuficiente que había de hombres capaces. «Al *personal* de nuestras tripulaciones le han afectado seriamente los sucesos desarrollados en la campaña de 1779. A principios del año 1780 fué necesario desarmar algunos barcos ó aumentar la proporción de soldados que entraban en la composición de nuestras dotaciones. El Ministro optó por la última alternativa. Nuevos regimientos, sacados del Ejército de tierra, se pusieron á disposición de la Marina. Los cuadros de Oficiales, que eran ya poco numerosos al principio de las hostilidades, llegaron á ser completamente insuficientes. El Contraalmirante De Guichen experimentó la mayor dificultad para completar los Oficiales y dotaciones de su Escuadra. Al fin, salió á la mar el 3 de Febrero, con tres barcos "malamente tripulados", como escribió él al Ministro.» (Chevalier: Histoire de la Marine Française, pág. 184).

«Durante la última guerra de 1778, nos encontramos con las mayores dificultades para dotar de Oficiales á nuestros barcos. Si había sido fácil nombrar Almirantes, Comodoros y Capitanes de Navío, en cambio fué imposible cubrir las vacantes que las enfermedades, los ascensos ó la muerte causaban en los empleos inferiores de Teniente y Alférez de Navío.» (Chevalier: Marine Française sous la Republique, pág. 20).

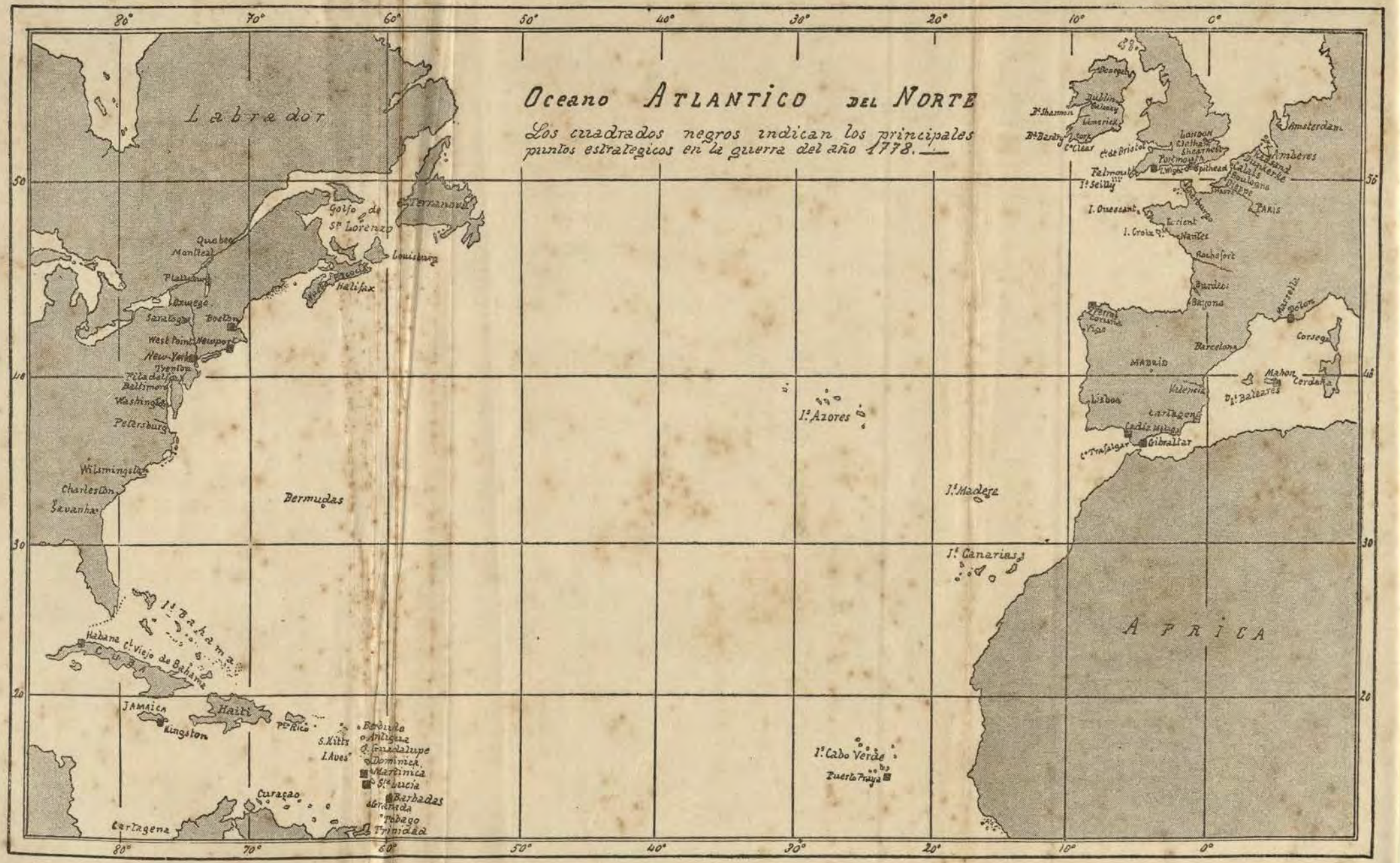
ción, aunque son de interés militar profundo y de importancia suma, son muy diferentes y nada tienen que ver con el plan estratégico ó método adoptado por los Gobiernos aliados para la elección y ataque de sus objetivos, encaminados á la obtención de las miras propias de la guerra. Su examen no sólo extendería demasiado esta discusión, sino que obscurecería también la cuestión estratégica con la agrupación de detalles extraños por completo á nuestro tema; así que no consideraremos aquí nada de lo expuesto.

Con respecto á la cuestión estratégica, no nos cansaremos de repetir que la frase de «ulteriores objetos» encierra en sí la falta capital de que adoleció la política naval francesa. Los objetos ulteriores redujeron á la nada las esperanzas de los aliados, en razón á que fijaron sus ojos en ellos y pasaron desapercibidos por el camino que conducía al logro de los mismos. El ansia vehemente que les hacía mirar á las finalidades en perspectiva—ó más bien á las ventajas parciales que convirtieron ellos en objetos—los cegó, impidiéndoles ver los únicos medios por los cuales hubieran podido seguramente alcanzar el logro ambicionado. Según obraron, por todas partes tuvieron fracasos como fruto exclusivo de la guerra. Citando de nuevo el extracto de que hemos hablado anteriormente, diremos que su objeto era «vengar sus respectivos agravios y poner fin al imperio tiránico que Inglaterra pretendía mantener sobre el Océano.» Pues la venganza que obtuvieron no les reportó ningún provecho propio. Verificaron la liberación de América, asunto con el cual creía aquella generación haber perjudicado mucho á Inglaterra; pero no consiguieron poner las cosas como querían en Gibraltar y Jamaica; la flota inglesa no recibió golpe alguno que la hiciera quebrantar la alta confianza que tenía en sí misma; la Neutralidad Armada de las Potencias del Norte se disolvió sin dar frutos de ninguna clase, y el Imperio inglés sobre los mares llegaba á ser de nuevo tan tiránico y más absoluto aún que antes.

Dejemos á un lado la cuestiones de preparación, administración y capacidad combatiente de las flotas aliadas comparadas con las Escuadras inglesas, y no miremos más que el hecho indiscutible de la gran superioridad numérica de las primeras. Notaremos, como rasgo esencial de la dirección militar de las operaciones, que las Potencias aliadas asumieron la ofensiva, mientras Inglaterra se mantuvo á la defensiva; y sin embargo, la actitud de las flotas aliadas frente á la Marina inglesa fué habitualmente la defensiva. Ni en las grandes combinaciones estratégicas, ni en el campo de batalla, aparece propósito alguno serio de utilizar la superioridad numérica para aniquilar las fracciones de la flota enemiga y hacer así aún mayor la disparidad numérica existente, con objeto de poner fin de una vez al Imperio de los mares, destruyendo la fuerza militar organizada que lo sostenía. Con la exclusiva y brillante excepción de Suffren, las Marinas aliadas evitaron ó aceptaron el combate; jamás lo impusieron. Sin embargo, mientras se permitiera que los navíos ingleses surcaran impunemente los mares, no podía haber ninguna garantía contra su intervención para frustrar los proyectos ulteriores de la campaña; y varias veces hubieron, en efecto, de intervenir. Además de esto, se estaba siempre expuesto á verlos ganar por alguna feliz casualidad, una victoria importante que restableciera el equilibrio de fuerzas; y si no se realizó esta eventualidad, al Gobierno inglés de aquella época hay que atribuir semejante falta. Inglaterra cometió un error imperdonable al permitir que sus Escuadras de Europa quedaran reducidas á fuerzas inferiores á las de los aliados; pero mayor aún fué el error de estos últimos, no sabiendo aprovecharse de la falta cometida por el adversario para sacar de ella ventaja y provecho. La parte más fuerte, al tomar la ofensiva, no puede aducir perplejidades que explican, aunque no justifican, la dispersión de fuerzas que hace la defensa, en su afán de acudir á los numerosos puntos que tiene expuestos.

De la tendencia nacional de los franceses—puesta en relieve por la conducta que de nuevo se critica aquí por última vez—parece participaron igualmente el Gobierno y los Oficiales de Marina de aquella época. Así se explica la actitud de la Marina francesa; y en opinión del autor, á esto mismo se debió que Francia dejara de sacar resultados más útiles de esta guerra. Es instructivo ver cuán fuertemente se apodera una tradición de la imaginación de los hombres y la influencia profunda que en ellos ejerce, haciendo que una Corporación de marinos valientes, dotados de las cualidades más eminentes, aceptaran, sin la más leve protesta aparente, un papel tan inferior á su noble profesión. Si estas críticas son exactas y verdaderas, hay también en ellas el aviso de que no se deben aceptar, sin probarlas á fondo, las opiniones corrientes é impresiones plausibles del momento, porque si son falsas conducen fatalmente á fracasos y quizás á desastres.

Existía entre los Oficiales de Marina franceses del siglo XVIII, y aun hoy día es muy común en los Estados Unidos, la idea de que el corso era un medio eficaz con que se podría contar como arma principal de guerra, especialmente cuando ésta se dirigía contra una Nación comercial, tal como la Gran Bretaña. Así, el distinguido Oficial Lamotte-Piquet, al escribir sobre este asunto, decía lo siguiente: «En mi opinión, el medio más seguro de someter á los ingleses es atacarlos en su comercio». Nadie negará, seguramente, los perjuicios y daños que se causan á un país atacando formalmente su comercio. Constituye este ataque, sin duda alguna, la operación secundaria más importante de la guerra marítima; y regularmente, no deberá abandonarse mientras dure la guerra misma; pero considerar esto como medida primaria y fundamental, suficiente para aniquilar por sí sola al enemigo, será probablemente una ilusión, y además peligrosísima cuando revista la forma atractiva para los representantes del pueblo de un método de guerra poco costoso. Es, en particular, alucinación engañosa cuando se dirige contra


Oceano Atlantico del Norte
Los cuadrados negros indican los principales puntos estrategicos en la guerra del año 1778.
Labrador
Golfo de St. Lorenzo
Terranova
Louisburg
Halifax
Quebec
Montreal
Plattsburg
Saratoga
Boston
West Point
Newport
New-York
Tyenton
Filadelfia
Baltimore
Washington
Petersburg
Wilmington
Charleston
Savanah
Bermudas
Habana
C.t Viejo de Bahama
Jamaica
Kingston
Haiti
P.to Rico
S. Kitts
I. Aves
Barbuda
Antigua
G. Guadalupe
Dominica
Martinica
S.te Lucia
Barbados
Granada
Tabago
Trinidad
Curaçao
Cartagena
I.s Azores
I.s Madera
I.s Canarias
I.s Cabo Verde
Puerto Praya
AFRICA
Dublin
Belfast
Limerick
P.t Sharnon
P.t Bantry
C.e Clear
C.e de Bristol
London
Chatham
Sheerness
Portsmouth
I. Wight
Spithead
Falmouth
P.t Selly
Amsterdam
Amberes
Dunkerque
Calais
Boulogne
Dieppe
Havre
PARIS
I. Ouessant
L'Orient
I. Croix
Nantes
Rochefort
Burdeos
Bayona
Marsella
Genova
Corsega
Ferrol
Corunna
Vigo
MADRID
Barcelona
Mahon
Cerdeña
P.t Baleares
Lisboa
Valencia
Cartagena
Cadiz
Gibraltar
C.e Trafalgar

una Nación cual Inglaterra que posee los dos requisitos necesarios á un Poder Naval sólido, á saber: un comercio floreciente y extenso, y una poderosa Marina militar. Cuando los recursos pecuniarios é industriales de un Estado lo constituyan unos cuantos barcos cargados de tesoros, como sucedía con la flota española de galeones, entonces el nervio de la guerra quizás pueda cortarse con un solo golpe; pero cuando las riquezas de un país estén repartidas en miles de barcos que van y vienen, cuando el tráfico tiene raíces que se extienden á lo lejos en todos sentidos, y penetran á una gran profundidad, entonces puede, cual el árbol vigoroso, resistir muchas sacudidas violentas y perder varias ramas productivas, sin que sea comprometida su existencia.

Del único modo como puede ser peligroso y quizás fatal el ataque al comercio es, con el dominio militar del mar, con la ocupación prolongada de los centros comerciales que posean importancia estratégica; y semejante dominio sólo puede adquirirse por medio de una Marina poderosa utilizada para combatir y vencer, al enemigo [1]. Hace ya dos siglos

(1) El centro vital del comercio inglés está en las aguas que rodean á las islas británicas, y como el Reino Unido depende hoy en gran manera de los recursos externos que le envían para su consumo, se sigue de aquí que Francia es la Nación que está mejor situada para entorpecer este tráfico, ejerciendo el corso en dichas aguas en razón á su proximidad á Inglaterra y á los puertos que posee en el Atlántico y en el Mar del Norte. De estos lugares salían los corsarios que en tiempos pasados hicieron tantas presas sobre la Marina mercante inglesa. La situación que ocupa en la actualidad la Nación referida, es aun más fuerte que antes, pues Cherburgo constituye hoy un buen puerto en el Canal, de que carecía Francia en las guerras primitivas. Por otra parte, el vapor y los ferrocarriles han hecho que en el día sean utilizables los puertos situados en la costa Norte del Reino Unido, de modo que la Marina mercante inglesa no necesita ya centralizarse como otras veces en los puertos del Canal.

Se ha dado mucha importancia á las capturas hechas por los cruceros ingleses en las maniobras que se efectuaron el verano del año 1888 en las costas y cercanías del Canal. Pero los Estados Unidos deberán tener presente que dichos cruceros han estado situados cerca de los puertos de la Metrópoli; sus sitios de abastecimiento de carbón podrán haber estado á unas 200 millas del lugar en que operaban. Otra cosa muy distinta hubiera sido si dichos cruceros se hubiesen mantenido en actividad á 3.000 millas de la Patria. El aprovisionamiento de carbón, la limpieza de fondos, reparaciones precisas ú otras necesidades por el estilo, sería en tal caso asunto difícil para la Gran Bretaña, en un orden regular de cosas, siempre que no pudiera

que Inglaterra es la gran Nación comercial del mundo. Su riqueza ha sido, más que la de ningún otro pueblo, confiada al mar, tanto en guerra como en paz; y sin embargo, de todas las Naciones, ella ha sido siempre la más refractaria á reconocer la inmunidad del comercio y los derechos de los neutrales. La Historia ha justificado su negativa, no como asunto de derecho, sino de política; y si ella continúa manteniendo su Marina con tanta plenitud de fuerzas y vigor, el porvenir repetirá, sin duda, las lecciones del pasado.

Los preliminares de la paz entre la Gran Bretaña y los Gobiernos aliados que pusieron fin á esta gran guerra, se firmaron en Versalles el 20 de Enero de 1783; habiéndose hecho ya dos meses antes un arreglo entre la Gran Bretaña y los comisionados americanos por el cual se reconocía la independencia á los Estados Unidos. Este fué el gran resultado producido por la guerra. Con respecto á los beligerantes europeos, diremos que la Gran Bretaña recibió de Francia todas las islas que había perdido con excepción de Tobago, y entregó en cambio Santa Lucía. Se restituyeron las Estaciones francesas de la India; y Trincomalee que estaba en posesión del enemigo, no pudo impedir Inglaterra que volviese á poder de Holanda, pero rehusó ceder Negapatam. A España entregó Inglaterra las dos Floridas y Menorca, cuya isla hubiera sido una pérdida seria si el Poder Naval de España hubiese sido suficiente para conservar su posesión; pero como no lo era, de nuevo cayó en manos de Inglaterra en la guerra siguiente. También se hizo una nueva distribución, sin importancia, de algunos puntos comerciales situados en la costa occidental de Africa.

---

hacerlo en un puerto propio, y es muy dudoso que una Nación neutral que hubiera en las cercanías le permitiera hacer tal uso de los suyos.

La guerra de corso, hecha sólo por cruceros independientes, estriba en una gran diseminación de fuerzas. En cambio, la destrucción del comercio por medio del dominio de un centro estratégico alcanzado con una gran Escuadra, exige la concentración de fuerzas. Considerada esta operación como principal y no como secundaria, la experiencia adquirida de muchos siglos condena el primer método y sanciona el segundo.

Triviales en sí mismos, no hay necesidad de hacer más que un comentario á estos arreglos. En cualquier guerra que venir pueda, su solución dependerá completamente del equilibrio de fuerzas navales y del Imperio de los mares, con respecto al cual nada concluyente ha establecido la guerra que acabamos de considerar.

Los tratados de paz definitivos se firmaron en Versalles el 3 de Septiembre de 1783.

ÍNDICE DE MATERIAS

PÁGS.

AL LECTOR..... III
PRÓLOGO..... VII
PREFACIO DEL AUTOR..... XXIII
INTRODUCCIÓN..... I

CAPÍTULO I

Análisis de los elementos del Poder Naval..... 31

CAPÍTULO II

Estado de Europa en 1660.—Segunda guerra anglo-holandesa, 1665-1667. Combates navales de Lowestoft y de los Cuatro Días..... 111

CAPÍTULO III

Guerra de las Provincias Unidas contra Inglaterra y Francia aliadas, 1672-1674.—Guerra de Francia contra la Europa coaligada, 1674-1678. Combates navales de Solebay, Texel y Stromboli..... 171

CAPÍTULO IV

Revolución inglesa.—Guerra de la Liga de Augsburgo, 1688-1697.—Combates navales de Beachy Head y de la Hougue..... 213

CAPÍTULO V

Guerra de Sucesión española, 1702-1713.—Combate naval de Málaga..... 249

CAPÍTULO VI

La Regencia en Francia.—Alberoni en España.—Políticas seguidas por Walpole y Fleuri.—Guerra de Sucesión en Polonia.—Comercio de contrabando que hacían los ingleses en la América española.—Inglaterra declara la guerra á España, 1715-1739..... 289

CAPÍTULO VII PÁGS.

Guerra entre la Gran Bretaña y España, 1739.—Guerra de Sucesión austriaca, 1740.—Francia se une á España contra la Gran Bretaña en 1744. Combates navales de Matthews, Anson y Hawke.—Paz de Aix-la-Chapelle en 1748 317

CAPÍTULO VIII

Guerra de los Siete Años, 1756-1763.—Incontrastable poder de Inglaterra y conquistas en los mares de Norte América, Europa é Indias Orientales y Occidentales.—Combates navales: Byng frente á Menorca; Hawke y Conflans; Pocock y D' Aché en las Indias Orientales 355

CAPÍTULO IX

Serie de acontecimientos ocurridos desde la Paz de Paris hasta el año 1778. Guerra marítima originada á consecuencia de la Revolución americana. Combate naval frente á Ouessant 419

CAPÍTULO X

Guerra marítima en Norte América y en las Antillas, 1778-1781.—Su influencia sobre el curso de la Revolución americana.—Acciones navales frente á las islas Granada, Dominica y bahía de Chesapeake 457

CAPÍTULO XI

Guerra marítima en Europa, 1779-1782 513

CAPÍTULO XII

Sucesos en la India, 1778-1781.—Sale Suffren de Brest en 1781.—Su brillante campaña naval en los Mares Índicos, 1782-1783 537

CAPÍTULO XIII

Sucesos ocurridos en las Antillas después de la rendición de Yorktown.—Encuentros de Hood y De Grasse.—Combate naval de Los Santos, 1781-1782 601

CAPÍTULO XIV

Discusión y crítica de la Guerra Marítima de 1778 649

PLAN PARA LA COLOCACIÓN DE LOS GRABADOS 701
ÍNDICE ALFABÉTICO 703

PLAN PARA LA COLOCACION DE LOS GRABADOS

CARTAS GEOGRÁFICAS

		PÁGS.
I.	Mar Mediterráneo	22
II.	Canal de la Mancha y Mar del Norte	135
III.	Península del Indostán y Ceilán	326
IV.	Océano Atlántico del Norte	694

PLANOS DE LOS COMBATES NAVALES

Cuando en estos planos se encuentren letras mayúsculas repetidas en sitios diferentes, entiéndase que corresponden á posiciones simultáneas.

I.	Combate de los Cuatro Dias, 1666	147
II.	Combate de los Cuatro Dias, 1666	153
III.	Combate de Solebay, 1672	182
IV.	Combate de Texel, 1673	188
V.	Combate de Stromboli, 1675	199
V a.	Pocock y D' Aché, 1758	
VI.	Combate de Beachy Head, 1690	225
VI a.	Combate de la Hougue, 1692	
VII.	Combate de Matthews frente á Tolón, 1744	333
VII a.	Acción de Byng frente á Menorca, 1756	
VIII.	Hawke y Conflans, 1759	385
IX.	Combate de Ouessant, 1778	446
X.	D' Estaing y Byron, 1779	470
XI.	Rodney y De Guichen, 17 Abril 1780	483
XII.	Arbuthnot y Destouches, 1781	493
XIII.	Suffren en Porto Praya, 1781	541
XIV.	Suffren y Hughes, 17 Febrero 1782	552
XV.	Suffren y Hughes, 12 Abril 1782	562
XVI.	Suffren y Hughes, 6 Julio 1782	574
XVII.	Suffren y Hughes, 3 Septiembre 1782	583
XVIII.	Hood y De Grasse, Enero 1782	607
XIX.	Hood y De Grasse, Enero 1782	
XX.	Rodney y De Grasse, 9 Abril 1782	619
XXI.	Victoria alcanzada por Rodney el 12 Abril 1782	630

ÍNDICE ALFABÉTICO

Aboukir (combate naval de), principios tácticos, 12; efecto estratégico, 13; retaguardia francesa en él, 98-99; Nelson en él, 456.

Alberoni (Cardenal), Ministro de Felipe V de España, 291; su política, 292-294; fracaso de sus planes 295-297.

Aníbal (General cartaginés), 16-25.

Anson (Almirante inglés), expedición al Pacífico, 327; apresa una Escuadra francesa, 341.

Arbuthnot (Almirante inglés), combate, con la Escuadra francesa frente á Chesapeake, 492-493.

Arnold (Benedicto), traición de, 488; expedición al río James, 491.

Asdrúbal (General cartaginés), 22-23.

Augsburgo. Véase, Guerra de la Liga de Augsburgo.

Barbadas (La isla de las), su valor estratégico 442, 503, 666; tentativa infructuosa de los franceses contra ella, 603.

Barcelona (Toma de), 264-266.

Barrington (Almirante inglés), su energía, 465; toma á Sta. Lucía y resiste el ataque de una flota francesa superior, 466; segundo Jefe en el combate de la isla Granada, 469; rehusa el mando de la Escuadra del Canal, 518; sus ideas políticas *(whig)*, 644.

Bembow (Almirante inglés), es enviado á las Antillas, 256; traición de sus Capitanes, 256; muere en combate, 256.

Birkenton (Almirante inglés), conduce un importante convoy á la India, 581; llegada á la India, 589; su actividad, 589, 669; efectos de su llegada, 590; 593.

Blane (Sir Gilbert), médico de la Escuadra inglesa; sus cartas, 641, 643, 644 (nota), 646.

Bloqueo de los puertos franceses por las Escuadras inglesas, 27 (nota), 37, 38, 260, 261, 374, 375, 376, 489, 508, 514 (y nota), 529, 676-678, 685, 686; de la costa Sur de los Estados Unidos, 53, 54, 55, 106 (nota); de Inglaterra á las fuerzas de Napoleón, 98, 99; consecuencia sobre la guerra de corso en América, 167, 168; definición de bloqueo efectivo, 103; peligro del bloqueo para los Estados Unidos, 104, 105, 106; uso ofensivo y defensivo del bloqueo, 106 (nota); declaración de la Neutralidad Armada concerniente al bloqueo, 519; la posición tomada para cerrar un puerto enemigo, no exige el bloqueo en el sentido extricto de la palabra, 685.

Boscawen. — (Almirante inglés), expedición á la India, su derrota, 349; intercepta á los buques franceses que vénian al San Lorenzo, 359; toma á Louisburg, 371; dispersa ó destruye á la flota francesa de Tolón, 377-379.

Brulotes, discusión y comparación con los torpederos, 135-137.

Burgoyne (General inglés), expedición al Canadá, 435, 436; efecto de su rendición, 440.

Byng (Sir George, Almirante inglés), es enviado al Mediterráneo, 294; destruye la Escuadra española en Cabo Passaro, 295; política en Messina, 296, 297.

Byng (John, Almirante inglés), sale para socorrer á Mahón, 361; combate con la Escuadra francesa, 361-363; vuelve á Gibraltar 367; es relevado

y juzgado, 367; al fin fusilado 368.
Byron (Almirante inglés), Comandante en Jefe en el combate frente á la isla Granada, 468-472.

Cabo de Buena Esperanza, estación naval intermedia, 35, 661; descubrimiento del paso del, 46, 47, 174; adquirida por Holanda, 118; adquirida por Inglaterra durante las guerras de Napoleón, 416; expedición inglesa contra él, 539; lo salva Suffren, 540-544, 547; su utilidad para Francia, 591, 670; recibimiento de Suffren en él, 597.
Canadá (conquista del), 372.
Carácter nacional, su influencia sobre el Poder Naval de un país, 62-72.
Carlos (Archiduque de Austria), pretendiente al trono español bajo el nombre de Carlos III, 255; desembarca en Lisboa, 258; desembarca en Cataluña y toma á Barcelona, 264; toma y pierde á Madrid, 266; antipatía de los españoles hacia él, 266, 269; hereda el Imperio de Austria y es proclamado Emperador con el nombre de Carlos VI de Alemania, 269; hace, como Rey de España, un tratado comercial, secreto, con Inglaterra, 274; descontento con el tratado de Utrecht, 276, 292; renuncia á sus pretensiones al trono de España, 293; se une á la Cuádruple Alianza, 293; obtiene Nápoles y Sicilia, 297; los pierde, 311; muere sin heredero varón, 328; le sucede su hija María Teresa, 328.
Carlos II (Rey de Inglaterra), su política naval, 75, 76; su restauración, 110; razones políticas, 123; cede á Dunquerque, 129; política de corso, 161; convenios con Luis XIV, 176; declara la Guerra á Holanda, 177, hace la paz con Holanda, 195; concierta alianza con Holanda, 205; su muerte, 215.
Carlos III, (Rey de las Dos-Sicilias), 309-311; entra en el pacto de familia, 310; se ve forzado á retirar sus tropas por un Comodoro inglés, 315; 331, 386; sube al trono español, 386; entra en alianza secreta con Francia, 396-398; sus pérdidas en la guerra de los siete años, 400-403; entra otra vez en alianza con Francia, contra Inglaterra, 513, 514.
Cerdeña (isla de), su conquista por el Archiduque Carlos, 267, 268; conquista por los españoles, 293; cambio de la isla por Parma y Toscana, 293.
Choiseul (Ministro de Luis XV), 377; planes para invadir Inglaterra y Escocia, 377, 380; concierta una alianza estrecha con España, 396-398; política ulterior á la guerra de los siete años, 419-427; reformas navales, 420-424; apoya á España en su reclamación contra Inglaterra, respecto á las islas Falkland, 427; su dimisión, 427.
Clerk (John) tratado de táctica naval, 95, y (nota), 201, 203, 365.
Clinton (Sir Henry, General inglés), expedición por el Hudson, 435-436; General en Jefe en América, 458, 465, 513; sus opiniones con respecto á la influencia del Poder Naval, 491, 513; envía un destamento de fuerzas á Chesapeake, 492, 495; ordena á Cornwallis que ocupe Yorktown, 494; es vencido por la maestría de Washington, y Rochambeau, 494.
Clive (Roberto, después Lord), su carta, 347 (nota); empieza su carrera en la India, 356; recupera á Calcuta, 387; derrota al Nabab de Bengala, toma á Chandernagore y gana la batalla de Plassey, 388; conquista á Bengala, 388.
Colbert (Ministro de Luis XIV), 87; su política naval y comercial, 87-92, 129-131, 209, 214, 215; es destruida esta política por el Rey, 210; su confianza en los recursos de Francia; 244-245.
Collingwood (Almirante inglés), conduce su columna en Trafalgar, 449-450; su conducta en el combate del Cabo San Vicente, 453; cambia las órdenes de Nelson á su muerte, 456; bajas de su navío, en Trafalgar, 562 (nota); servicio de bloqueo sobre las costas francesas, (cartas), 677.

Colonias; su origen, 33-35; su carácter, 34-35; efecto que han tenido sobre Inglaterra, 37, 100-102, 318, 415-418, 502-504, 506, 531; debilidad que en España produjeron, 37, 51, 52, 249-250, 326, 327, 396, 397, 415, 439, 440; influencia del carácter nacional sobre las mismas, 67-72, 318, 319; desarrollo del sistema colonial inglés, 75-79, 269, 270, 272-274, 283, 284, 312-314, 368, 369, 387-389, 393, 394, 408, 415-416; política de Colbert, 87-89, 130-131, necesidad de la Marina para su seguridad, 51, 52, 91-93, 100, 417, 467, 475, 513, 534, 543, 557, 657, 682, 697; apoyo que prestan al Poder Naval, 101, 263, 417, 531, 656, 657, 661, 670, 671; holandesas, 118, 119, 322, 323; toma de Nueva York y Nueva Jersey por los ingleses, 132, 162; pérdida de las colonias francesas, 271, 368, 372, 374, 385, 399, 408, 409; pérdida de las colonias españolas, 272, 400-403, 408; política colonial francesa, 302, 317-319, 321-323, 343-350, 356-358, 388; política colonial española, 306-308, 312; ambiciones coloniales que caracterizaron las guerras que hubo en los años de 1739, á 1783, 317, 355-359, 368, 654-656; valor de las pequeñas Antillas, 320, 478, 658, 659; los ingleses en la India, 321, 356, 387, 390, 442-444, 537, 538, 590; expediciones de Vernon y Anson contra los dominios españoles, 326-327; recupera España la Florida y Bahamas, 666 (nota); carácter de las colonias inglesas, americonas, 318, 357; extensión continental al Este del Misisipi, 81, 408; desavenencias con la Metrópoli, 423, 433; situación militar, 433-437; alianza con Francia, 445; influencia del Poder Naval sobre la contienda americana, 508, 676; objeto de las colonias, 653, 654; política de Francia en su lucha, 457, 657, 658; repartos coloniales hechos al celebrarse la paz de 1783, 696.

Comandante en Jefe, (puesto en combate del), 448-456; cuestión surgida á consecuencia de la conducta del Duque de Chartres, 448; ejemplos de Howe, Nelson y Farragut 447-456; órdenes del gobierno francés, 449.

Combates navales, Aboukir, 12, 13, 98, 99, 456, 459, 466, 687; Actium, 15; Agosta, 204; Boscawen y De la Clue, 378, 379; Byng frente á Menorca, 361; Cabo Passaro, 78, 294, 295; Chesapeake, 474-477, 497, 499; Copenhague, 459; La Hougue, 233-236; Lepanto, 15, 63; Lowestoft, 133; Málaga, 136, 261, 284; Mobile, 363, 451, 459; Navarino, 15 (nota); Nueva-Orleans, 451-453; Pocok y d' Aché, 390-394; Port Hudson, 451, 459; Río Janeiro, expedición contra dicho punto, 285; Rodney y Lángara, 517, 644, y (nota), Shöneveldt, 187; Sta. Lucía, 466, 546, 614; San Vicente, 13, 453, 456; 611 (nota); Suffren y Hughes, quinta acción, 595; Trafalgar, 10, 13, 14, 27 (nota), 28, 58, 59, 104, 449, 450, 455, 562; galeones de Vigo, 257.

Combates terrestres; Austerlitz, 28, 59, Blenheim, 264, Boyne, 51, 229-230; Candem, 488, 490; Asalto de Ciudad Rodrigo, 611 (nota); Jena, 58, 59; Metaurus, 23; Plassey, 388; Asalto de Savannah, 478; capitulación de Yorktown, 497.

Comercio; tentativa para adquirir por la fuerza la supremacía comercial, 1, 77-79, 123, 124, 132, 305-306, 308; rutas comerciales, 31, 39, 41, 46, 47, 174, 175; el transporte marítimo, ó fluvial es más seguro y barato que el terrestre, 31; ventajas de los ríos y rías para el comercio, 31, 43-45; seguridad de los puertos marítimos y necesidad de una Marina para obtenerla, 32-36, 91-93, 100-102, 164-166; es la base de una Marina militar próspera, 35, 56-58, 100: guerra sostenida para conquistar la supremacía comercial del Báltico en favor del Poder Naval, 39, 77, 298, 299, 518; efecto que producirá sobre el comercio la apertura del Canal Americano, 41, 412; influencia que tiene sobre el comercio la configuración física, 43-

49; decadencia del comercio español, 51, 62-66; influencia del carácter nacional sobre el comercio, 62-72; solicitud del Gobierno inglés por el mismo, 75, 77, 79, 81, 82, 176, 255, 270, 273, 299, 300, 308, 338, 340; Acta de Navegación, 75; influencia de la riqueza de Inglaterra en la Historia, 80, 231, 243, 269, 270, 282, 352, 373; espíritu comercial de los holandeses, 61, 65, 68, 71, 84, 85, 120; política de Colbert para obtener el desarrollo comercial, 87, 88, 124, 126, 129-131, 209; decadencia francesa bajo Luis XIV, 90, 132, 206, 208, 210, 245, 246, 272, 282-284; mejor condición de los franceses bajo Luis XV, 92, 301-303; influencia del Gobierno para el desarrollo comercial, 87, 88, 100, 124, 129-131; peligro que para los Estados Unidos representa el bloqueo, 102-106; política comercial de los Estados Unidos, 102-107; comercio francés en 1660, 115; Idem holandés en igual fecha, 117-120, 161; rivalidad entre ingleses y holandeses, 123, 132; proposición de Leibnitz á Luis XIV, para apoderarse de Egipto, 173-175; influencia de la riqueza holandesa, 206, 217, 231, 244, 340, 352; sufrimientos de Holanda, 47, 197, 207; provechos obtenidos por los ingleses á consecuencia de la política de Luis XIV, 206, 210; influencia que tienen los perjuicios comerciales para provocar la guerra, 217, 218; perjuicios comerciales sufridos en la guerra de Sucesión española, 249-253, 257, 259; tratado de Methuen con Portugal, 255, 283; concesión á Inglaterra del *Asiento* ó trata de esclavos, 269, 273, 306; desarrollo y prosperidad de Inglaterra en el siglo XVIII, 272, 277-282, 283, 284, 290, 300, 306, 404, 410, 417; tratado secreto de comercio hecho con Inglaterra por el Archiduque Carlos, pretendiente al trono español, 274; decadencia del comercio holandés á principios del siglo XVIII, 86, 273-276, 277; contrabando inglés con la América española, 299, 300, 306-309; perjuicios comerciales habidos en las guerras de *1740-1748*, 352, 353; Idem en las de *1756-1763*, 395-397, 401-406; prosperidad comercial de Inglaterra en *1756-1763*, 376, 404-406, 410; influencia de los intereses comerciales en el caso de Yorktown, 501, gran centro del comercio inglés, 695 (nota); política de la Gran Bretaña respecto á los neutrales, 696.

Configuración física, su influencia sobre el Poder Naval de las Naciones, 43-53.

Conflans (Almirante francés), Comandante General de la flota con que se pretendió llevar á cabo la invasión de Inglaterra, 380; su salida de Brest, 381; encuentro con Hawke y derrota francesa, 381-385.

Córcega (isla de), naturaleza italiana de esta isla, 40; situación como colonia genovesa, 250; Génova cede los puertos fortificados de la isla á Francia, 369; cesión total de la isla á Francia, 425; valor estratégico de la isla, 425.

Cornwallis (Capitán de Navío inglés), su heroica conducta en la acción de Hood en San Cristóbal, 607.

Cornwallis (General inglés), gana la batalla de Camden, 488; invade los Estados del Sur, 490; su marcha hacia Virginia, 491; se fortifica en Yorktown, 494, le ponen cerco los enemigos, 497; capitula y se rinde, 497.

Corso (guerra de), su aspecto estratégico, 10; dependencia de la posición geográfica, 38; difusión de los esfuerzos, 39; situación desventajosa de los Estados Unidos, 39, 696 (nota); galeones españoles, 51, 52, 64, 257, 328, 398, 402; prosperidad del comercio anglo-holandés, no obstante el corso, 64, 163, 164, 165, 166, 256, 284, 376, 403, 404, 405, 406, 695, 696; Carlos II de Inglaterra, lo utiliza en lugar de sostener grandes flotas, 161; desastrosos resultados, 162; análisis del corso como método de guerra exclusivo, 162-167; su dependencia de una base cercana de operaciones ó de una poderosa flota, 162

242, 285, 399; ejemplos en las guerras de *1652-1783*, 163-167; efectos perniciosos que alcanza la Nación que sólo confía en él, 167; ejemplos, 165-170; conclusiones equivocadas que pueden deducirse de los hechos verificados por los corsarios americanos de 1812 y por los cruceros confederados, 168, 169; efecto de las grandes Marinas militares sobre el corso, 169, 170; ejemplos después de Solebay, 183; idem después de Texel, 190; declinación de la marina holandesa, 197; crecimiento consiguiente del corso francés, 206; corso en la guerra de *1689-1697*, y discusión, 241-242; corso en la guerra de *1702-1713*, 283-286; corso en la guerra de *1739-1748*, 353; corso en la guerra de los Siete Años, 374, 376, 395, 399, 402, 403-406, 418 (nota); su discusión, 406; corso en la guerra de la Revolución americana, 437, 488, 501, 512, 517, 522 (y nota), 523, 569, 571, 581, 592, 683, 695, 696 (y nota); corsarios franceses, 163, 166, 206, 241, 242, 285, 353, 402, 403-406; carácter peculiar de los corsarios franceses de *1689-1713*, 239-242, 285, 286.

Cromwell (Oliver) su política naval, 74; consecuencias del Acta de Navegación, 75; estado de la Marina bajo su gobierno, 75, 76, 124, 156; se apodera de Jamaica, 74; se posesiona de Dunquerque, 129.

D' Aché (Comodoro francés), su llegada á la India, 390; primero y segundo combate con Pocock, 390-391; tirantez de relaciones entre él y el gobernador francés Lally, 390, 392; se marcha á la Isla de Francia, 392; vuelve de la India y libra el tercer combate con Pocock, 393, 394; abandona, finalmente, la península del Indostan, 394.

De Barras (Comodoro francés), Jefe de la Escuadra de Newport; su participación en las operaciones contra Cornwallis, 497-500.

De Bussy (General francés), segundo de Dupleix en la India, 387; intrigas con el Nabab de Bengala, 388; invade á Orissa, 389; es enviado por segunda vez á la India durante la Revolución americana, 591; su detención en el camino, 592; llegada á la India, 593; es sitiado en Cuddalore por los ingleses, 594; levanta el cerco Suffren, 594.

De la Clue (Comodoro francés), su salida de Tolón para unirse á la Escuadra de Brest, 378; encuentro con Boscawen y su derrota, 379.

D' Estaing (Almirante francés), su pase del Ejército á la Armada, 473; su larga travesía de Tolón á Delaware, 457; deja de atacar á la Escuadra inglesa de Nueva York, 459; fuerza el paso de las baterías inglesas de Newport, 460; sale en persecución de la Escuadra de Howe y sufre averías en un temporal, 461; su ida á Boston, 462; Howe le hace fracasar en todos los sitios, 462-464; su marcha á las Antillas, 465; su fracaso en Santa Lucía, 466; captura de San Vicente y Granada; 467, 468; combate con la Escuadra de Byron, 467-473; su carácter profesional, 473, 478, 479; infructuoso ataque á Savannah, 479; su vuelta á Francia, 479.

D' Estrées, (Almirante francés), Jefe del contingente francés en el combate de Solebay, 181; en Schöneveldt, 186; en Texel, 188; su equivoca conducta en Texel, 188, 190, 191; ligera biografía, 211, 212.

De Grasse (Almirante francés), su salida de Brest para las Antillas, 488; acción parcial con Hood frente á Martinica, 489, 490; se apodera de Tobago y marcha á Santo Domingo, 490; determina ir á la bahía de Chesapeake, 495; su energía de acción, 495, 500; fondea en la bahía de Lynnhaven, 496; sus hábiles disposiciones para entretener á Graves, 497; su participación en el resultado de Yorktown, 510; rehusa permanecer más tiempo en los Estados Unidos, 511, 536, 602; su vuelta á las Antillas y expedición contra la isla de St. Kitt, 602; es vencido por la maestría de Hood, 604-

612; crítica de su acción, 500, 612-614, 621, 629, 639; su vuelta á la Martinica, 615; mando en Jefe de la flota combinada en la expedición contra Jamaica, 615; su salida de Martinica, 616; acción parcial sostenida el 9 de Abril de 1782, 618-620; combate naval de los Santos, 624-628; se rinde De Grasse con su navío insignia, 628; su carrera ulterior y muerte, 645-648; fallo del Consejo de guerra que juzgó su acción, 647.

De Guichen (Almirante francés), su cautelosa táctica, 7, 8, 529, 556; su mando en las Antillas, 480; combates con Rodney, 482-486; su vuelta á Francia, 487, 518; su mando en Jefe de las flotas aliadas en Europa, 522; 523; *fiasco* del plan proyectado para Torbay, 523 (y nota); averías sufridas por el convoy que llevaba á su custodia, 523; opinión que merecía á Rodney, 643; dificultades con que tropezó para hallar el completo de gente para su Escuadra, 691 (y nota).

D' Orvilliers (Almirante francés), instrucciones que recibió, 431, 432; es nombrado para mandar la Escuadra de Brest, 431; su comportamiento en la acción de Ouessant en que mandaba en Jefe, 445-448; su mando de las flotas aliadas en el Canal de la Mancha el año *1779*, 514 (y nota); se retira de la Marina, 516.

De Rions (Alberto, Capitán de Navío francés), conduce el ataque que se hizo contra la posición que ocupaban los navíos de Hood en St. Kitt, 609; opinión que merecía á Suffren, 609; su heroica conducta en la derrota de de De-Grasse, 647 (nota).

De Ruyter (Almirante holandés) el marino más eminente del siglo diez y siete, 144; sus disposiciones en el combate de los Cuatro días, 144-155; no es bien secundado por sus subordinados, 150, 155, 156; su táctica 177-183, 187, 194, 199, 203; destruye la marina inglesa del Támesis, 162; su estrategia, 177, 186, 187; sus disposiciones en el combate de Solebay, 180; Schöneveldt, 187; Texel, 187-190; su carácter militar, 193; es enviado al Mediterráneo con fuerzas insuficientes, 197; manda en Jefe el combate de Stromboli, 197-201; su muerte en combate frente á Agosta, 205.

De Ternay (Comodoro francés), Jefe de la Escuadra que convoyó á Rochambeau á América, 487; posición que ocupaba en Newport, 504-507; memorandum que le dirigió Washington, 508.

De Vaudreuil, (Comodoro francés), segundo de De Grasse, 636; conduce el ataque parcial que se verificó el 9 de Abril *1782*, 619, 636; asume el mando en Jefe después de la rendición de De Grasse, 640.

Derby (Almirante inglés), socorre á Gibraltar, 522, 530 (nota); su retirada ante la superioridad numérica de la flota aliada, 522.

Destouches (Comodoro francés), su combate con la Escuadra inglesa frente á Chesapeake, 491-493.

Douglas (Sir Charles, Capitán de Navío inglés), Jefe de E. M. de Rodney, 624 (nota); sus cartas, 625 (y nota), 630, 635; reclama él para sí el honor de la decisión tomada, para romper la línea enemiga, 631; su opinión con respecto al fracaso de Rodney, cuando dejó sin concluir su acción, 639.

Dubois (Cardenal, Ministro de Felipe de Orleans), 290; su política, 290, 292, 295, 297, 300; su muerte, 300.

Duguay-Trouin (Corsario francés), expedición contra Río-Janeiro, 285, 286.

Dupleix, restablece la influencia francesa en la India, 303; su ambición y política, 322, 345, 357; problema que tuvo ante sí, en la India, 345; su fracaso por falta de Poder Naval, 347, 350; disputas con La Bourdonnais, 348; se apodera de Madrás, 348; su brillante defensa de Pondichery, 350; extiende su soberanía en la península del Indostan, 356; es llamado á Francia, 357;

Duquesne (Almirante francés), compa-

ración con los Oficiales franceses y holandeses de su rango; 159; manda en Jefe el combate de Stromboli, 198-201; su táctica, 202-204; manda en Jefe el combate frente á Agosta, 204.

Egipto, expedición de Napoleón á, 12, 13; proposición de Leibnitz á Luis XIV para apoderarse de él, 173; su magnífica posición estratégico-comercial, 174, 175; ocupación de su territorio por Inglaterra, 27, 416; su importancia para la India, 416.

Elliott (General inglés) Comandante general de la plaza de Gibraltar durante su gran sitio, 526.

Enrique IV (Rey de Francia), su política, 13, 86, 113, 114.

España, su posición geográfica, 40; consecuencias de su debilidad marítima, 51, 52, 238, 398-403, 415, 439, 440, 697; son los galeones su fuente principal de ingresos, 51, 305, 398, 439, 695; influencia del carácter nacional sobre el Poder Naval, 62-65, 67; unidad de miras con Austria, 113; política de Richelieu respecto á España, 114; situación del País en *1660*, 115-117; situación de su Marina en *1660*, 116, agresiones de Luis XIV contra sus territorios, 128, 171; extinción de los reyes de la Casa de Austria, 172, 249, 251; alianza con Holanda y Alemania contra Francia, 194; revolución de Sicilia contra su soberanía, 196; territorio perdido en la paz de Niméga, 208; entra á formar parte de la Liga de Angsburgo, 216; su dependencia de las flotas inglesas y holandesas, 238; sus posesiones en el año *1700*, 249; legado de su trono á Felipe, duque de Anjou, 251; guerra de Sucesión, 251-287; establecimiento de la Casa de Borbón en el País, 271; pérdidas de territorio en la paz de *1713*, 272; Ministerio de Alberoni, 291-298; disensiones con Inglaterra, *1720-1739*, 298, 299, 304-313; conquista de las Dos Sicilias, durante la guerra de Sucesión polaca, 309; Pacto de la familia con Francia, 310, 395, 397; guerra con Inglaterra, 312; posesiones en *1739*, 320; paz de Aix-la-Chapelle, 350; infructuosos resultados alcanzados en la guerra contra Inglaterra, 351; su entrada en la guerra de los Siete Años, como aliado de Francia contra Inglaterra 398; pérdidas de colonias y tesoros, 399-403; pérdida de posesiones con la paz de París, *1763*, 408, 409; relaciones políticas con Francia, 423; diferencias con Inglaterra motivadas por la posesión de las islas Falkland, 426; sus objetos en la guerra de *1779-1782*, 442, 443, 654, 655, 660; ruptura con Inglaterra y alianza con Francia, 514; incapacidad de su marina, 515 (y nota), 522-524, 527, 528, 650, 679; su política en la guerra de *1779*, 666 (nota), 689-694; adquisiciones territoriales en la paz de *1783*, 696. (Véase también, Colonias, Comercio y Política naval).

Estrategia, su permanencia de principios, 8-10, 108, 109; ejemplos 12-26; definición de estrategia naval, 26; campaña de Trafalgar, 27 (nota); importancia de la situación geográfica sobre la estrategia, 36-41; mares Mediterráneo y Caribe, 41-45; importancia de la configuración física de la costa sobre la estrategia, 45-53; bloqueo de la costa de los Estados Confederados, 53-55; valor de la guerra de corso (vésse corso); palabra *defensa* sus dos significaciones distintas, 106 (nota); estrategia naval inglesa, 7, 10, 26, 27, 28, 38, 145, 154, 167, 176, 224, 255, 257, 260, 263, 278, 284, 298, 325, 338, 359, 360, 374, 398-403, 407, 414-417, 431, 434-437, 462, 478-480, 491, 498-507, 528-535, 549-551, 601, 673-689; estrategia naval de los holandeses, 177, 178, 186, 190; idem de los franceses, 7, 14, 27 (nota), 220-223, 235, 441, 473-478, 488, 495, 501, 513, 555, 590, 591, 612, 621, 689-695; rasgos característicos de la guerra de Sucesión española, 249-256; silenciosa acción del Poder Naval, 259; situación militar general en *1740*, 318; Inglaterra en la guerra de los Siete Años, 374; depen-

dencia mútua de los puertos y Escuadras, 38, 39, 81, 101, 162, 263, 418, 551, 582, 682; valor de las colonias, 33-35, 101, 165, 166, 167, 656, 657; importancia del carbón, 39, 418 (nota), 696 (nota); situación militar en América en *1777*, 433-437; situación general estratégica en *1778*, 441-444; dificultades de los ingleses en la Revolución americana, 501-508, 528-538, 672-687; estrategia naval de Suffren, 544, 545, 555, 578, 598; situación estratégica en la India, 443, 549-551, estrategia naval de Hood, 612; estrategia naval de Rodney, 486, 501, 639-642, 673; influencia de los aliseos y monzones, 400, 588, 665, 667; elementos esenciales para toda guerra naval, 661; dificultad de procurarse información en la mar, 671; discusión general de la guerra de *1778*, 649-696. (Véase también Poder Naval y Política Naval).

Extensión territorial, su influencia sobre el Poder Naval de una Nación, 53-55.

Falkland (islas de), diferencias originadas con motivo de su posesión, 426.

Farragut (Almirante americano), en Mobile, 202, (nota), 363, 459; en Port Hudson, 459; en Nueva Orleans, 451, 453; práctica suya respecto al puesto que debe ocupar un Almirante en combate, 451-454.

Federico (Rey de Prusia), se apodera de Silesia, 329; es cedida la Silesia á Prusia, 352; comienza la guerra de los Siete Años, 370; su desesperada lucha, 373, 386; pérdidas en la guerra, 411; resultados de la guerra para Federico, 411; reparto de Polonia, 427.

Felipe V (de España, Duque de Anjou), legado que le hicieron del trono español, 251; le declaran la guerra Inglaterra, Holanda y Alemania, 254; pierde á Gibraltar, 261; sitia á Gibraltar, 264; pierde á Barcelona y Cataluña, 265; es expulsado de Madrid por los adversarios, 266; recupera á toda España, excepto Cataluña, 266; se le reconoce como Rey de España por el tratado de Utrecht, 271; sufre el despojo de los Países Bajos y las colonias italianas, 272; su enemistad con el Regente Orleans, 289; se apodera de Cerdeña, 293; ataca á Sicilia, 294; se ve obligado á ceder á las imposiciones de Francia y las Potencias marítimas, 297; concierta una alianza con el Emperador Carlos VI, 304; ataca á Gibraltar, 305.

Fleuri (Cardenal, Ministro de Luis XV), 300; su política de paz, 301, 303, 316; expansión comercial de Francia bajo su gobierno, 302, 303; su acuerdo con Walpole, 301, 304, 315; su política, más bien continental que marítima, 303, 304, 314, 316; apoya al Pretendiente al trono polonés, 309; negocia el Pacto de familia con España, 304, 310; adquiere Bar y Lorena para Francia, 311; consiente que la Marina caiga en decadencia, 304, 311, 315, 316; su muerte, 316.

Francia. Véase Colonias, Comercio, Corso, Situación geográfica, Gobierno (clase de) Carácter nacional, Habitantes (número de) Política Naval, Táctica Naval, Poder Naval y Estrategia.

Galeones, captura de los de Vigo, 257, 258; Véase, además, España.

Gardiner (Bahía de), en Long Island, su utilidad para un enemigo que se apodere de ella al realizar una invasión contra los Estados Unidos, 263; Estación de la flota inglesa, 492.

Gibraltar, cuestión estratégica, 14; se apodera de la plaza Rooke, 261; su valor estratégico, 263; su valor para Inglaterra, 36, 40, 272, 377, 417, 531; se ofrece la plaza á España, 293, 377; ataques á la plaza, 264, 305; su sitio, 516, 525.

Gobierno (Clase de), influencia de la la política y forma de gobierno sobre el Poder Naval de las Naciones, 72-108; idem sobre el pueblo inglés, 73-83; idem sobre holandeses, 84-86; idem sobre franceses, 83-100; idem sobre los Estados Unidos, 101-108. (Véase también España).

Gran Bretaña. Véase Inglaterra.
Graves (Almirante inglés), Jefe de las fuerzas navales en Nueva York, sale para socorrer á Cornwallis, 497; resulta vencido por la maestría de De Grasse, 497; crítica de su conducta, 496-501.
Graves (Capitán de Navío inglés, después Almirante), recomienda á Rodney ataque á la Escuadra francesa fondeada en Newport, 507; segundo de Nelson en Copenhague, 506 (nota); bloquea la costa francesa, 678.
Guerras, Segunda guerra Púnica, influencia que en ella tuvo el Poder Naval, 15-24; de la Independencia ó Revolución americana, 433-507; segunda anglo-holandesa, 132-162; tercera anglo-holandesa, Inglaterra en alianza con Francia 177-195; de Sucesión austriaca, 328-350; de Francia contra Holanda, Alemania y España, *1674-1678*, 195-208; de la Gran Bretaña contra España, 312-350; de la Liga de Angsburgo, 216-243; marítima de *1778*, 445-696; de Sucesión polaca, 309; Rusia contra Suecia, 286; de los Siete Años, 368-408; de Sucesión española, *1702-1713*, 254-271.
Guillermo III, de Orange. Su política naval, 84, 237; llega á regir los destinos de Holanda, 185; su política general, 120, 207, 208, 214, 217, 218, 236, 250-253, 256; su expedición á Inglaterra, 219, llega á ser Rey, 76, 219; dificultades de su situación, 221; va á Irlanda, 223; gana la batalla de Boyne, 230; su muerte, 254.

Habana. Su valor estratégico, 400, 665, 668; es tomada por los ingleses, 400; es devuelta por el Tratado de París, 408, 410.
Habitantes. Su número y efecto de su carácter sobre el Poder Naval de un País, 55-62.
Hawke (Sir Edward, después Lord, Almirante inglés), se distingue en el combate de Tolón, 334; captura una Escuadra francesa, 341-343; se apodera de los buques mercantes ingleses en el Atlántico, 360; releva á Byng en el Mediterráneo, 367; bloqueo de Brest, 380, 678; su brillante acción en la bahía de Quiberon, 381-385; su máxima con respecto á la fuerza de la Escuadra inglesa, 674.
Herbert (Almirante inglés), Jefe de la Escuadra anglo-holandesa en el combate de Beachy Head, 224.
Holanda. Véase Colonias, Comercio, Corso, Situación geográfica, Clase de Gobierno, Habitantes, Política Naval, Táctica Naval, De Ruyter, Poder Naval y Estrategia.
Hood (Sir Samuel, después Lord, Almirante inglés), rasgo de subordinación, 453 (nota); acción con De Grasse frente á Martinica, 489; es enviado por Rodney á América con catorce navíos, 496, 497; segundo Jefe en la acción de Chesapeake, 500; Comandante General interino en las Antillas, 603; su brillante acción en la isla de San Cristóbal ó St. Kitt, 604-611; se incorpora á Rodney, 615; acción parcial del 9 de Abril *1782*, 617-619; su conducta en el combate de los Santos, 623-630, 631-634; se rinde á su insignia la capitana de De Grasse, 628; su opinión con respecto á Rodney, cuando no obtuvo todas las ventajas que debió conseguir por su éxito, 639; captura cuatro buques franceses, 641; su carrera ulterior y muerte, 648.
Hoste (Paul), su obra sobre Táctica Naval, 95, 181, 225, 227.
Howe (Lord, Almirante inglés), su política naval, 10; en Filadelfia, 458; en Nueva York, 458; en Newport, 460; su energía y habilidad, 463, 464; su mando de la flota del Canal, 524; socorre y abastece á Gibraltar, 527; sus opiniones políticas liberales *(a whig)*, 644; su opinión respecto á los bloqueos, 677.
Howe (Sir Willian, General inglés), General en Jefe en América, 436; su expedición á Chesapeake, 436, 601, 682, 683; su indolencia, 463.
Hudson (Línea del), 434, 435.

Hughes (Sir Edward, Almirante inglés), su llegada á la India, 444; se apodera de Negapatam y Trincomalee, 444; su primer encuentro con Suffren, 548; su labor en la India, 549; su primer combate con la Escuadra de Suffren, 551-556; su segundo combate con el mismo, 561-566; crítica contemporánea sobre Hughes, 568; tercer combate con Suffren, 573-575; su táctica, 553, 576, 582, 585, 594, su falta de actividad, pierde por esta razón á Trincomalee, 578, 579; cuarto combate con Suffren, 582-584; elogios que le merecían siempre sus Capitanes, 586; va á Bombay desde la costa de Coromandel, 589; vuelve á Madrás, 593; apoya el sitio de Cuddalore por los ingleses, 594; quinto combate con Suffren, 595; abandona el campo, 596; su muerte, 600.

Hyder Alí (Sultán de Mysore), 537; guerra contra los ingleses, 538; los franceses le niegan el apoyo de su Escuadra, 539; Suffren comunica con él, 569; va Suffren á visitarle, 578; negociaciones sostenidas con Suffren, 590, 591; su muerte, 592.

India, sucesos en ella 302-306, 344-349. Véase Dupleix, La Bourdonnais y todo el Capítulo XII.

Inglaterra. Véase Colonias, Comercio, Corso (guerra de) Situación geográfica, Gobierno (Clase de), Habitantes (número), Carácter nacional, Política Naval, Táctica Naval, Poder Naval y Estrategia.

Italia, su situación geográfica, 42; su configuración física, 49, 50; necesidad que tiene de poseer una Marina, 50; revolución de Sicilia contra España, *1674*, 196; posesiones españolas en Italia, en *1700*, 249; toma de Cerdeña por la Escuadra aliada, 267; situación en que quedaron las provincias españolas en Italia, al concertarse la paz de *1713*, 271; pasa Sicilia á Austria, y Cerdeña á la Casa de Saboya, en *1719*, 297; expedición española á Italia, 309; fundación del Reino de las Dos Sicilias y establecimiento en el mismo de la Casa de Borbón, 309; operaciones de los españoles contra Austria en *1741*, 330-332; imposición hecha al Rey de Nápoles por la Escuadra inglesa para que retire las tropas que tenía operando con los españoles, 331; situación de las provincias italianas al concertarse la paz de *1748*, 350; pasa Córcega á Francia, por cesión de Génova, 369, 425; adquisición de Malta por Inglaterra, 419.

Jacobo II (Rey de Inglaterra), marino de profesión, 76, 141; manda en Jefe en el combate de Lowestoft, siendo Duque de York, 134; manda también en Solebay, 181; se ve obligado á dimitir el mando de la Escuadra, 186; su advenimiento al trono, 215; su interés por la Marina, 215, 218, 219; huye de Inglaterra, 219; desembarca en Irlanda, 221; es derrotado en la batalla de Boyne, 229; relación de esta campaña con el combate naval de Cabo La Hougue, 232; su muerte, 253.

Jamaica (isla de), se apodera Cromwell de ella, 74; deseo de España de recobrarla, 439, 655, 658; su valor estratégico, 503, 665, 666; expedición combinada contra la misma, 615; se ve frustrada por la victoria que Rodney alcanzó sobre De Grasse, 638; Rodney repara allí sus barcos después de la victoria, 645, 666.

Jenkins (Capitán mercante inglés que mandaba un bergantín), fábula relativa á sus orejas, 312.

Jervis (Sir John, después Conde de San Vicente, Almirante inglés), su política naval, 10; su táctica en San Vicente, 13, 181, 194, 611 (nota); su declaración en el Consejo de Guerra de Keppel, 448.

Johnstone (Comodoro inglés), su salida para el Cabo de Buena Esperanza, 540; es nombrado para formar parte del Congreso americano como comisionado inglés, 540 (nota); lo ataca Suffren en las islas de Cabo Verde, 540-543; se le anticipa Suffren en

llegar al Cabo, 547; su infructuosa campaña y vuelta á Inglaterra, 548.

Kempenfeldt (Almirante inglés), copa parte del convoy de De Guichen, 523, 530, 535, 610.

Keppel (Lord, Almirante inglés), es nombrado para el mando de la flota del Canal, 443; combate de Ouessant, 445 448; siendo miembro del Almirantazgo desaprueba el tratado de paz, 643; sus opiniones políticas *(a whig)*, 644.

King (Comodoro inglés), su tenaz defensa del navío *Exeter*, 577; visita á Suffren en el Cabo de Buena Esperanza, 597.

La Bourdonnais, (gobernador de la isla de Francia), su nombramiento, 303, 344; su enérgica administración, 344; se prepara para atacar el comercio inglés de la India, 344; toma á Madrás imponiéndole una indemnización como rescate, 348; sus diferencias con Dupleix respecto al asunto, 348; averías y pérdidas sufridas por su Escuadra, 348; su vuelta á Francia y muerte, 348.

L' Étenduère (Comodoro francés), su heroica defensa, 342, 343.

Lafayette (Marqués de la), su llegada á América, 438; sus operaciones en Virginia, 492; opiniones de Washington, manifestadas á él respecto á la necesidad y apoyo de la Marina, 508, 511; solidaridad que tiene su nombre con la causa americana, 645.

La Galissonière (Almirante francés), Comandante General de la flota francesa en la expedición á Menorca, 361; derrota á Byng que intentaba recuperar á Mahón, 361-365.

Lally (Gobernador francés de la India), su llegada á la India, 390; sus diferencias con el Comodoro D' Aché, 390; se apodera del fuerte San David, 391; sitia á Madrás, pero fracasa en la empresa, 393; ruina de la soberanía é influencia francesa bajo su mando, 394.

Lángara (D. Juan de, Almirante español), es derrotado y cogido prisionero por Rodney, 516, 517, 644; su acertada conducta en Tolón el año *1793*, 193.

Leibnitz, su proposición á Luis XIV para apoderarse de Egipto, 131, 173, 174, 175.

Louisburg (en la isla de Cabo Breton), su importancia estratégica, 35, 372, 417; lo conserva Francia en la paz de Utrecht, 272; se apoderan de él los colonos de Nueva Inglaterra, 388; es devuelto á Francia en la paz de Aix-la-Chapelle, 349; se apodera de él, nuevamente, Boscawen, 372.

Luis XIV (Rey de Francia), desarrollo de la Marina francesa bajo su reinado, 89; su enemistad con Holanda, 90; su política, 90, 127-129, 172, 176, 254; su política naval, 89, 91, 131, 163, 173-176, 191, 197, 205, 214, 219-223, 239-242; asume en su persona el Gobierno, 111; inicia las guerras generales, 112; situación de Francia á su advenimiento al trono, 114; su política comercial, 68, 130, 206, 209, 210, 217; sus agresiones, 171, 213; declara la guerra á Holanda, 177; su campaña en Holanda, 183-186; evacuación de Holanda, 195; episodio de Sicilia, 196-206; paz con Holanda, 208; declara la guerra á Alemania, 218; nueva lucha con Holanda, 220; apoya la invasión de Irlanda, 221-230; planes de invasión contra Inglaterra, 232-236; concesiones hechas en la paz de Ryswick, 243; efecto que tuvo su política sobre el poder Naval, 244-247; acepta el legado del trono español para su nieto, 251; se ve reducido á la última extremidad en la guerra de Sucesión española, 267, 268; concesiones humillantes hechas en la paz de Utrecht, 271-274; aniquilamiento de Francia bajo su reinado, 282; desarrollo del corso en el mismo período, 163-165, 241, 285; su muerte, 289.

Luis XV (Rey de Francia), su advenimiento al trono, 289; situación del comercio francés bajo su gobierno, 91,

301-304, 352, 353, 395, 404; estado de la Marina francesa, 91-95, 304, 315-318, 324, 347, 352, 353, 365, 369, 395; reconstitución de la Marina, 94, 420-423; alianza defensiva con España, 310, 330-337; alianza ofensiva con España, 397, 423; su muerte, 427.

Luís XVI (Rey de Francia), empieza á reinar, 427; su política naval, 96-98, 428-432, 515, 516, 581; su política general, 428, 438, 457, 487, 537, 654-659, 690-696; tratado con los Estados Unidos, 440; ruptura con Inglaterra, 445.

Madrás, capital de la residencia inglesa en la India, 321; es tomada por los franceses, 348; se cambia por Louisburg al concertarse la paz de *1748*, 349; la sitian los franceses en *1759*, 393; angustiosa situación en que la puso Hyder Alí el año *1780*, 538; constituye la principal Estación naval inglesa en la lucha de *1781-1783*, 549, 560, 570, 578, 579; situación peligrosa de su fondeadero con la monzón NE., 588, 667, 669.

Mahón y Menorca, frecuencia con que los perdió España, á causa de su debilidad marítima, 52, 267, 696; su cesión á Inglaterra en *1713*, 77, 272; su importancia estratégica, 77, 272, 503, 662; expedición francesa contra el puerto, 361; derrota de Byng al intentar socorrerlo, 361-365; su rendición á los franceses, 368; ofrecimiento de Pitt para cambiarlo por Gibraltar, 377; su devolución á Inglaterra al concertarse la paz de *1764*, 409; lo toman á Inglaterra en *1782*, 521, 524; es cedido á España en *1783*, 696; se apodera de él, nuevamente, Inglaterra, 697.

Muhrattas (tribus de los), situación que ocupan en la península del Indostan, 537, 538; paz con los ingleses, 590, 593.

Malvinas (islas). Véase Falkland (islas).

Manila (conquista de) 401-403.

María Teresa (Emperatriz de Austria), su advenimiento al trono, 328; guerra con Prusia, Francia y España, 329, 330; guerra contra Prusia, en alianza con Francia y Rusia, 370.

Marinas (estado de las):

Española, su situación anterior al año *1660*, 51, 63, 116, 117; idem en *1675*, 197, 204; renacimiento iniciado por Alberoni, 292; destrucción de sus buques en Cabo Passaro y destrucción de los arsenales españoles, 295, 296; número de buques en *1756*, 369; idem en *1761*, 420; idem en *1779*, 429; superioridad de sus buques en tamaño y baterías, respecto á los ingleses, 429; administración de la Marina, 515 (y nota), 516, 691; cualidades y carácter del personal, 679.

Francesa, 66; su número en *1661*, 87; idem en *1666*, 89; idem en *1683-1690*, 89, 220, 221, 222; su administración en *1660-1695*, 89; su situación á la conclusión del reinado de Luís XIV, 91, 235; características de sus barcos en *1660*, 125; dotes profesionales de los Oficiales del siglo diecisiete y dieciocho, 158, 198, 211-212, 228; decadencia en número y condición, *1713-1760*, 91, 94, 258, 268, 304, 315, 324, 325, 352, 353, 366, 369, 395, 396; renacimiento de *1760*, 94-96, 420; disciplina durante la guerra de *1778*, 422, 423; número en *1778*, 56, 429; superioridad en tonelaje y artillería respecto á los navíos ingleses, 429, 635, 636; capacidad profesional de los Oficiales, 465, 528, 558, 559, 573, 587, 622, 641, 679, 691 (nota); su administración, 514 (y nota), 515, 581, 691, 692, su número en *1791*, 429; idem en *1814*, 100.

Holandesa, su estado anterior al año *1660*, 84, 119--122; características de sus buques, 125; cualidades profesionales de sus Oficiales, 134, 155, 156, 159, 193; opinión de Duquesne sobre los Oficiales holandeses, 159; decadencia de la Marina holandesa posterior al año *1675*, 197, 214; su decadente estado en la guerra de

Sucesión española, 274, 276; su desaparición práctica posterior al año *1713*, 275, 276.

Inglesa, su estado bajo Cromwell, 76; idem bajo Carlos II, 76, 124; características distintivas de los buques de *1660*, 125; cualidades de los Oficiales de *1660*, 155-159; postración de la Marina bajo Carlos II, 214; renacimiento de la misma al subir al trono Jacobo II, 215; número de buques con que contaba en *1691*, 231; decaimiento que esperimentó con Guillermo III, 237; su renacimiento en el reinado de la Reina Ana, 259, 272, 279, 280, 284; número y condiciones de los navíos de *1727*, *1734*, y *1744*, 324, 325; incapacidad de los Oficiales de *1744*, 332-338; número de buques de *1756-1763*, 369; idem idem en *1778*, 429, 433; dotes profesionales de los Oficiales del tiempo de la Revolución americana, 484 (y nota), 513, 528, 577, 586, 641; administración de la Marina, 534, 581, 673, 679.

Martínica (isla de) posesión francesa en las Antillas, base del corso, 39, 166, 399; es tomada por los ingleses, 166, 399; efectos de su conquista, 404; la restituyen á Francia en la paz de París, 408; constituye la base principal de la Marina francesa en las Antillas, 442, 466, 602, 615; acciones libradas cerca de ella, 482, 489; su situación estratégica, 616, 665, 668, 673.

Matthews (Almirante inglés) Comandante General de la Escuadra del Mediterráneo y representante de Inglaterra cerca de Cerdeña, 330; su combate con las flotas española y francesa combinadas, 332-334; se le somete después del combate á un Consejo de guerra que le condena á perder su empleo, 336, 337.

Mazarino (Cardenal francés), su política, 87, 115; su muerte, 111.

Mediterráneo (mar), su dominio, influencia que tuvo en la segunda guerra Púnica, 16-25; puntos estratégicos del mar Mediterráneo, 15, 24, 26, 27, 40, 77, 78, 100, 173-175, 250, 252, 267, 272, 361, 377, 416, 417, 425, 502, 662; ventajas que se sacan de su estudio estratégico, 41; analogía con el mar Caribe, 41; crecimiento de la influencia inglesa en el Mediterráneo, 255, 261, 263, 267, 272, 273, 284, 293, 297, 331, 409, 416, 417; se establece Austria en él, 297; fundación del reino borbónico de las Dos Sicilias, 309; consolida Francia su situación en el Mediterráneo, 311; la Marina inglesa en el mismo, 238, 255, 257, 260-268, 330-337, 361-368, 374, 377, 528, 662, 685, 687; adquisición de Córcega por Francia, 425, 426; Inglaterra pierde á Menorca en la guerra de la Independencia americana, 524, 696.

Monk (General inglés y Almirante), su dicho respecto al comercio holandés, 132; manda en Jefe la flota inglesa en el combate de los Cuatro días, 144-156; su táctica, 149, 152; sus méritos, 156; oposición que hizo á que el Rey arrinconase los barcos grandes, 161; su muerte 156.

Morogues (Bigot de, Capitán de Navío francés) su obra de táctica naval, 12, 95, 364.

Napoleón I, recomienda el estudio de la Historia militar, 2; expedición á Egipto, 12, 131; campaña de Trafalgar, 13, 14, 27-29 (nota), 146, 685, 687; su objetivo favorito, 58; su política naval, 99, 650; influencia de la Marina francesa en el corso americano el año *1812*, 168.

Nelson (Horacio, después Lord y Almirante inglés), su táctica en el combate de Aboukir, 12; campaña de Trafalgar, 13, 27 (nota), 680, 685, 687; su táctica en Trafalgar, 14, 449, 562; pone en vigor el Acta de Navegación, 75, 313; órdenes de combate en Trafalgar, 138, 556; idem en Cabo San Vicente, 194, 453, 470; sus célebres dichos, 229, 462, 558, 677, 679, 686; adhesión de sus subordinados, 336; puesto ocupado por él en los combates, 448-456,

Neutralidad armada, de las Potencias del Báltico, 519.

Opdam (Almirante holandés), Comandante en Jefe en el combate de Lowestoft, donde muere, 133, 134.
Orleans (Felipe de), Regente de Francia en la minoría de Luís XV, 91, 289; su situación insegura, 289; concesiones hechas á Inglaterra, 290; su política, 292; alianza con Inglaterra contra España, 293-297; su muerte, 300.

Pacto de familia entre España y Francia. Véase España.
Paz:
Westfalia ó Munster, *1648*, 112.
Breda..... *1667*, 162.
Niméga..... *1678*, 208.
Ryswick..... *1697*, 243.
Utrecht..... *1713*, 271.
Nystadt..... *1721*, 299.
Aix-la-Chapelle..... *1748*, 350.
París..... *1763*, 408.
Versalles..... *1783*, 696.
Pitt (Guillermo, Lord Chatham, político inglés), desafecto que le tenía Jorge II, 339; llega á ser primer ministro, 371; su política, 373-375; prosperidad del comercio bajo su gobierno, 376; ofrece á España la restitución de Gibraltar, 377; sus ideas y respeto con referencia á la neutralidad portuguesa, 380; declina aceptar la mediación de España, 386; pérdida de su influencia en la Corte inglesa, 386; propósitos de guerra contra España, 398; adoptan sus planes sus sucesores, 398, 402; oposición que hizo al tratado de París, 409; influencia que ha tenido su política sobre la historia de Inglaterra, 415.
Pocok (Almirante inglés) Comandante en Jefe de la Escuadra inglesa de la India, donde libra tres combates con la francesa, 390-394; su mando de la flota que fué enviada contra la Habana en expedición combinada, 399, 400.
Poder Naval, es una historia de luchas y conflictos, 1; elementos constituyentes del mismo, 31; se encuentra influenciado por la situación geográfica de las Naciones, 26-43; por su configuración física, 43-53; por la extensión territorial, 53-55; por el número de habitantes, 55-62; por el carácter nacional, 62-72; por la política del Gobierno, 72; política de Inglaterra con respecto al Poder Naval, 72-83; idem de Holanda idem idem, 84-86; idem de Francia idem idem, 86-100; influencia de las colonias sobre el Poder Naval, 100; (véase también Colonias); debilidad marítima de los Estados Unidos, 101; dependencia mutua que tienen el Poder Naval y el comercio, 106, 279, (vèase también Comercio); aspecto estratégico, 108; (véase también Estrategia); política de Richelieu con respecto al Poder Naval, 114; política naval española en *1660*, 116; política naval holandesa en *1660*, 117; política naval inglesa en idem, 124; equivocaciones de Luis XIV, 128; medidas de Colbert, 87, 129; efectos del corso sobre el Poder Naval, 162, 220, 238, 284, 404, 437, 512, 522 (nota), 694. (Véase también Corso); influencia que tuvo el Poder Naval sobre la expedición de Napoleón á Egipto, 12; idem sobre la segunda guerra Púnica, 16, 17; idem sobre la tercera guerra anglo-holandesa, 183, 190; idem sobre la Revolución inglesa, 218, 219, 220-222, 236, 242; idem sobre la situación de Francia, 244, 245; idem sobre la guerra de Sucesión española, 252, 255, 259, 264-266, 276-284; idem sobre las ambiciones de Alberoni, 295, 297; idem sobre las de Pedro el Grande, 298; idem en la India, 303, 323, 343-350, 389, 392-394, 402, 416, 449, 543, 549, 572, 581, 589-597, 599, 660, 669, 670; idem sobre la guerra de Sucesión austriaca, 329-332, 351-353; idem sobre la guerra de los Siete años, 368, 370-374, 385, 395, 398-403; idem sobre la conducta política de Portugal, 406-408; idem sobre la paz de París, 408; idem sobre los países remotos

que viven en situación desordenada ó anárquica, 412-415; idem sobre la política inglesa desde el año *1763*, 415-418; opiniones de Washington respecto al Poder Naval, 508-512; influencia del Poder Naval sobre la Revolución americana, 441, 601; influencia del Poder Naval sobre las condiciones de paz concertadas en *1783*, 642.

Política naval, valor que tiene una fuerza de reserva, 59, 60; colonial, 70; en tiempo de paz 100; en guerra, 100; militares mando buques, 156; corso y corsarios (véase Corso); pacto de familia, 310, 397; significación que han tenido las guerras sostenidas desde *1739-1783*, 317; política naval holandesa, 84-86, 116-122, 133, 134, 155, 214, 249-253, 270, 271, 275, 520; idem inglesa, 73-83, 96, 123, 124, 129, 132, 161, 172, 176, 214, 215, 236-242, 249-253, 255, 278-280, 284, 296-300, 304, 305, 331, 371, 415-417, 520, 534, 535, 567, 580, 581, 649, 696; idem francesa, 45, 67, 68, 86-100, 114, 127-132, 205, 206-211, 218, 230, 231, 243, 245, 264, 281, 282, 296, 301-304, 315, 356, 363-367, 368, 393, 395, 409, 420-425, 428, 432, 457, 487, 522, 523 y nota, 580, 581, 590, 591, 650, 656, 657; inscripción marítima, 56; proposición de Leibnitz á Luis XIV, 173-175; política naval italiana, 49, 50; idem española, 51, 63, 64, 115, 116, 192, 307, 397, 423, 443, 513, 522, 656, 666 (nota), 689, 690; idem de los Estados Unidos, 33,-41, 42, 48, 49, 53, 61, 101-108, 413, 414, 694, 696 (nota).

Portugal, decadencia de su Poder Naval y riqueza, 64; cede Bombay y Tánger á Inglaterra, 128; su dependencia de Inglaterra, 129, 257, 401, 407, 408; tratado de Methuen, 255; alianza con Inglaterra y Holanda en *1704*, 258; ventajas de esta alianza para Inglaterra, 258, 264-267, 274, 284; invasión de Portugal por las fuerzas franco-españolas, 401, 406, 407; Inglaterra rechaza la invasión, 401; neutralidad benévola de sus puertos coloniales con respecto á Inglaterra, 670, 672.

Provincias unidas. (Véase Holanda).

Ramatuelle, su obra de Táctica naval, 364, 366, 473-474, 477.

Rhode Island, ocupación inglesa de de este punto durante la guerra de la Independencia americana, 441; ataque de los franceses y americanos, 460-464; evacuación inglesa, 479, 683; ocupación francesa, 488, 504; posiciones que ocupaban los franceses en dicho punto, 505; valor estratégico de la posición, 668, 682, 683 (nota).

Richelieu (Cardenal francés), su política, 73, 87, 114, 115; alianza con España, 115, 116.

Rochambeau (General francés), su llegada á América, 487; sus despachos á De Grasse, 490, 495; consulta con Washington, 494, 510; sus marchas contra Cornwallis, 496.

Rodney (Sir George B., después Lord, Almirante ing'és), manda la Escuadra que se apodera de la Martinica, 399; es nombrado Comandante General de las fuerzas navales en las Antillas, 480; dispersa una flota española, apresando parte de sus buques, 481, 517, 644, (y nota); carácter personal y militar, 481, 482, 484, 506, 507, 641-644; sus combates con De Guichen, 482-486; divide su flota y va á Nueva York, 487; se apodera de las Antillas holandesas, 488; manda á Hood con catorce navíos de línea á Nueva York, y él marcha á Inglaterra, 496; su vuelta á las Antillas, 615; sale en persecución de Degrasse, 616; combate del 9 de Abril *1782*, 617-620; combate del 12 de Abril *1782*, 623-631; crítica de la táctica de Rodney, 631-635; crítica de su error ú omisión al dejar de perseguir al enemigo derrotado, 639, 640; éxitos de Rodney, 644; recompensas y muerte, 648; su opinión respecto á la evacuación de Rhode Island, 683 (nota).

Rooke (Sir George, Almirante inglés)

socorre á Londonderry, 221; quema los navíos franceses en Cabo la Hougue, 235; su infructuosa expedición contra Cádiz, 257; destruye los galeones en la bahía de Vigo, 257; se apodera de Gibraltar, 261; manda la Escuadra inglesa en el combate de Málaga, 261.

Rupert (Príncipe, miembro de la familia real inglesa), asiste al combate de los Cuatro días, 152, 156; manda en Jefe la Escuadra inglesa en los combates de Schöneveldt y Texel, 186, 187.

Russell (Almirante inglés), manda en Jefe la Escuadra anglo-holandesa en *1691*, 231; manda en Jefe la Escuadra que combatió con los franceses en Cabo La Hougue, 233.

Sabran (Capitán de Navío francés), su heroica acción en el encuentro de Boscawen con De la Clue, 379.

San Cristóbal ó St. Kitt (isla de, Antillas menores), ataque de los franceses, 602; acción de Hood en dicho punto, 602-608; se apodera Hood del fondeadero y mantiene su posición, 608, 613; rendición de la isla á los franceses, 610; mérito de la acción de Hood, 613; crítica de la conducta de De Grasse, 612-614.

Santa Lucía (isla de, Antillas menores), se apoderan de ella los ingleses 399; pasa á los franceses al concertarse la paz de París, 409; importancia de su puerto y de su situación estratégica, 442, 446, 480, 503, 532, 660, 664, 666, 673; se apodera de ella el Almirante Barrington, 442, 465, 466, 659, 684 (nota); acecha Rodney desde allí los movimientos de De Grasse, 616, 617; constituye la isla por su situación una posición estratégica avanzada, 667, 680; es devuelta á Francia al concertarse la paz de *1783*, 696.

Situación geográfica, su influencia sobre el Poder Naval de las Naciones, 36-43.

Sicilias (Reino de las Dos), las adquiere Austria antes de la fundación del Reino, 297; fundación del Reino borbónico en ellas, 309; el monarca de dicho Reino se ve obligado á retirar las tropas que tenía auxiliando á los españoles, ante las amenazas de una Escuadra inglesa, 330, 331, 386.

Suffren (Almirante francés), critica que hizo de la conducta de D' Estaing en Santa Lucía, 467, 546, 614; manda el navío de extrema vanguardia en el combate que libró D' Estaing frente á Granada, 473; crítica que hizo de la conducta de D' Estaing en este combate, 473; su salida de Brest en unión de De Grasse, 488, 539; se separa de él á la altura de las Azores dirigiéndose á la India, 488, 522, 539; órdenes que llevaba de poner en condiciones de seguridad al Cabo de Buena Esperanza, 539, 540; combate con la Escuadra inglesa en las islas de Cabo Verde, 540-543; discusión militar de su conducta, 543-545; su llegada á la India, 547; carencia de puertos militares en que basar sns operaciones marítimas, 444, 550; su primer combate con la Escuadra de Sir Edward Hughes, 551-554; táctica de la acción, 554-558; apreciación de la situación estratégica de la India, 543, 555, 570, 571, 596, 599; segundo combate con Hughes, 561-563; su táctica, 563-566; acción estratégica, 569, 571, 572, 578-582, 588-592, 594-597, 599, 672; carácter militar, 571, 572, 578, 586, 598, 599; tercer combate con Hughes, 573-576; se apodera de Trincomalee, 578; su actividad, 578, 579, 586, 594, 599; cuarto combate con Hughes, 583-586; naufragio de dos navíos de la Escuadra francesa, 587, 588; ida á Sumatra, 592; vuelta á Trincomalee, 593; liberación de Cuddalore, sitiado por los ingleses, 595; quinto combate con Hughes, 595; conclusión de la paz, 595; vuelta á Francia, 597; recompensas, 597, 598; su carrera ulterior y muerte, 600.

Suecia. Triple alianza con Inglaterra y Francia, 171-173; guerra con Rusia, 286, 287; conviene con Rusia en in-

vadir á Inglaterra en 1717 á favor de los Estuardos, 294; momentánea interrupción de la lucha que sostenia con Rusia para convenir lo anterior, 298; muere su Rey y se propone el Czar conquistarla, 298; conclusión de la guerra con Rusia con la paz de Nystadt, 299; pierde sus provincias ribereñas del Báltico, 299.

Táctica Naval, su indeterminada condición en estos tiempos modernos, 2; cualidades de las galeras, vapores y buques de vela, 3-6; posiciones de barlovento y sotavento, 6, 7; cambios habidos de una á otra época, 10-12, 26, 160, 550; brulotes, 134-136, 139-141; cruceros torpederos, 137; formación de grupos, 138; linea cerrada de combate, 141; ruptura de la linea, 153, 181, 333, 337, 362, 485, 486, 627, 631; papel especial asignado á la vanguardia con quien no se contaba para la parte activa del empeño, 182, 188, 194, 225, 234, 334, 554, 557; concentración por desfile, 391, 493, 604, 633; concentración hecha por movimiento envolvente, 154, 181, 225, 342, 483, 484, 554-556, 562-566; caza general con *mêlée*, 3, 4, 226, 295, 341, 378, 384, 385, 467-471, 517, 618, 619, 625; táctica francesa del siglo dieciocho, 97, 98, 140, 201-203, 362-367, 430, 432, 446, 474, 489, 545, 546, 552, 609 (y nota), 612, 478, 619, 621, 624-629, 636, 694; idem inglesa en la misma época, 156-159, 201, 262, 295, 333, 337, 341, 362, 363, 379, 384, 390, 445, 448, 470, 481-486, 493, 497, 499, 517, 528, 567, 574, 577, 582-585, 594, 595, 604-608, 611 (y nota), 624-631; táctica de Monk, 149; idem de Ruyter, 178, 181, 182, 188, 190, 194, 198; idem de Duquesne, 198-201, 202; idem de Herbert, 225; idem de Tourville, 225, 226-228, 231, 233; idem de Rooke, 262; idem de Byng, 362; idem de Hawke, 341, 342, 384; idem de Keppel y D' Orvilliere, 446; idem de Barrington, 466; idem de Byron, 467-471; idem de D' Estaing, 471, 472; idem de Rodney, 481-484, 517, 627, 632; idem de De Grasse, 489, 497, 604-610, 618-622, 624-629; idem de Arbuthnot y Destouches, 493; idem de Graves, 497-501; idem de Suffren, 545, 546, 554, 555, 563, 585, 598; idem de Hood, 605-608; obra de Táctica Naval de Clerk, 95, 201, 262; idem de Hoste, 95; idem de Morognes, 95; puesto del Almirante en combate, 449-456; efecto que han producido los cambios habidos en el material naval sobre la táctica, 2-6, 10-12, 26, 134, 142, 484 (nota), 492 (nota), 635-638.

Tourville (Almirante francés), Comandante en Jefe en el combate naval de Beachy Head, 224; indolente persecución que hizo del enemigo, 227; su carácter militar, 228; su célebre campaña de *1691*, 231; Comandante en Jefe en el combate naval de la Hougue, 233; su táctica y brillante defensa en la Hougue, 234; destrueción de los navíos franceses, 235; apoyo prestado al Ejército de Cataluña, 238; destruye y dispersa un gran convoy inglés, 240; su muerte, 261.

Trafalgar (Combate de), constituye esta acción el acto final de una extensa combinación estratégica, 13, 27 (nota); táctica de este combate, 14, 450, 562; efectos que produjo, 58; puesto de Nelson en el combate, 449, 455; conducta de Collingwood después de la muerte de Nelson, 456.

Trincomalee (isla de Ceilán), influencia holandesa en dicho punto, 119; pasa á manos de los ingleses, 444, 549; influencia que ejerció en el dominio de la India, 444, 548 (nota), 550, 551 (nota), 556, 560, 567, 579, 582, 588, 594; su valor estratégico, 549, 550, 560, 570, 579, 588, 666, 667, 670; se apodera Suffren de su puerto, 578; restitución de la posición á Holanda al concertarse la paz de *1783*, 696.

Tromelin (M. de, Oficial de Marina francés) segundo Jefe de Suffren en su primer combate con Hughes, 555; instrucciones que le dió para el com-

bate y queja que de él dió al Ministro de Marina, 555; deberes del segundo Jefe de una Escuadra, 556-558.

Vernon (Almirante inglés), se apodera de Porto Bello y es rechazado en Cartagena de Indias y Santiago de Cuba, 326-327.

Villenueve (Almirante francés), campaña de Trafalgar, 27-29 (nota), 525; su conducta en Aboukir, 98; su suicidio, 516.

Walpole (Sir Robert), primer Ministro de Inglaterra, 297, 300; su política de paz, 301, 303, 304; demostraciones navales, 305; su lucha con el partido que deseaba la guerra en Inglaterra, 308, 311, 312; la neutralidad de Inglaterra hace que Austria pierda las Dos Sicilias, 309; se ve obligado á entrar en guerra con España, 312; su acuerdo con Fleuri, 301, 303, 304; hace éste traición á su confianza, 310; se vé obligado á dimitir 316; su muerte, 316.

Washington (George), en Pittsburgo y en la expedición de Braddock, 359; su opinión con respecto á la línea del Hudson, 435 (nota); sus comentarios sobre la campaña y viaje de D' Estaing, 464 (nota); sus despachos á De Grasse, 490; su conferencia y entrevista con Rochambeau, 494; resultado que tuvieron sus deliberaciones, 495; marchas á Nueva York y Virginia, 496; sus opiniones con respecto á la influencia del Poder Naval en la guerra de la Independencia americana, 508, 512.

ERRATAS MÁS IMPORTANTES

Página	Línea.	DICE	DEBE DECIR
IV	9	profanos hacen indigesta	profanos hace indigesta
8	29	precisariase	precisará
14	32	puertos y amenazando	puertos, amenazando
25	29	de estos asuntos	en estos asuntos
36	31	ventaja sobre	ventaja innegable sobre
37	16	el Imperio	del Imperio
60	21	nacional para	nacional suficiente para
71	21	era natural	fuese natural
82	27	de riqueza	de su riqueza
86	22	tiene más que censurar	es más digna de censura
91	8	antiguo	antigua
103	14	existiran cuando el bloqueo	existirá el bloqueo, cuando
108	25	si fuera una roca	si fueran de piedra
124	32	militar era superior	militar era, en 1660, superior
125	18	Estado	estado
129	14	en el mar	del mar
»	24	les servía	le servía
138	1	No pretendemos	No pretenderemos
150	12	en los cuales	en las cuales
156	29	caracterisco	característico
166	25	Almirante	Almirantazgo
178	14	embarada	embargada
181	14	Lámina II, B	Lámina III, B
»	33	Lámina II, a	Lámina III, a
262	27	y duro	y duró
267	30	Duque de Aujou	Duque de Anjou
269	1	naval,	rival,
294	folio	Suecia.	Sicilia
373	14	el río Quebec,	el río, Quebec
375	32	definitiva	defensiva
379	31	pero la mañana	pero á la mañana
393	19	algunos para	algunos barcos para
398	11	15 de Octubre	5 de Octubre
400	28	remontarse	se remontaran
411	3	adquieran	adquirieran
444	17	Idostan	Indostan
446	24	el viento Sur,	el viento al Sur
453	30	no izo	no izó
»	34	no lo ordenará	no lo ordenara
526	29	en cuya	á cuya
529	8	en vigor	en rigor
550	8	to importante	tivo importante
594	23	de partida	de la partida
599	16	nervios, facultad	nervios, que no es facultad
602	12	aunque indecisa,	aunque no decisiva,
608	12	en tanto Hood	en tanto que Hood
609	15	del orden inglés;	de la línea inglesa;
635	27	constituídos	construídos
650	19	Emperador «volvió	Emperador «apartó
686	3	realizar las él esperanzas	realizar las esperanzas

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas. 359.0911/1901
No. Inv.
Fecha:
Inst.
3436