

**BREVE HISTORIA**  
**DE LAS BATALLAS NAVALES**  
**DE LAS FRAGATAS**

Historia de las batallas navales:  
volumen 5

Víctor San Juan



**Colección:** Breve Historia  
www.brevehistoria.com

**Título:** *Breve historia de las batallas navales de las fragatas*  
*Historia de las batallas navales: volumen 5*

**Autor:** © Víctor San Juan

**Director de la colección:** Luis E. Íñigo Fernández

**Copyright de la presente edición:** © 2019 Ediciones Nowtilus, S.L.  
Camino de los Vinateros, 40, local 90, 28030 Madrid  
www.nowtilus.com

**Elaboración de textos:** Santos Rodríguez

**Diseño y realización de cubierta:** Universo Cultura y Ocio

**Imagen de portada:** USS Halyburton (FGG-40), una fragata de tipo Oliver Hazard Perry propiedad de la Marina de los Estados Unidos. Foto tomada el 3 de septiembre de 2009.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra ([www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

**ISBN edición impresa:** 978-84-1305-074-4

**ISBN impresión bajo demanda:** 978-84-1305-075-1

**ISBN edición digital:** 978-84-1305-076-8

**Fecha de edición:** septiembre 2019

Impreso en España

**Imprime:** Servinform

**Depósito legal:** M-25504-2019

# Índice

Prólogo .....	11
Inventario batallas navales de las fragatas .....	17
Capítulo 1. Las fragatas de Flandes .....	21
Instrumentos para un propósito .....	21
Las primeras fragatas .....	31
El puerto de las dunas .....	47
Capítulo 2. Fragatas en corso y oceánicas .....	61
Las fragatas piratas .....	61
Las fragatas de Rochefort .....	80
La Armada del mar del Sur .....	85
La vuelta al mundo de una fragata .....	96

Capítulo 3. Fragatas contra fragatas .....	113
Se levanta la veda .....	113
La Gran Cacería .....	125
Instinto depredador .....	145
Capítulo 4. La campaña de Trípoli .....	161
Superfragatas para la casi guerra .....	161
Fragata perdida .....	173
Fragata incendiada .....	179
Capítulo 5. La campaña de Reunión .....	185
Islas en la ruta .....	185
Una estrepitosa derrota .....	190
Capítulo 6. Las fragatas norteamericanas .....	197
La acción .....	197
La reacción .....	210
El final .....	223
Capítulo 7. Las últimas fragatas de vela .....	227
Metamorfosis .....	227
Fragatas acorazadas .....	233
Clíperes y buques escuela .....	242
Capítulo 8. Renacer guerrero .....	261
Esfuerzo de guerra .....	261
Fragatas contra submarinos .....	266
La amenaza roja .....	278
Capítulo 9. El buque polivalente .....	285
La fragata a motor crece .....	285
Fragatas en apuros .....	291
Fragatas contra destructores .....	299

Capítulo 10. Las fragatas del futuro .....	305
Fragatas del siglo XXI .....	305
Apuesta por la fragata .....	315
Fragatas futuras .....	319
Bibliografía .....	325
Enciclopedias .....	329

## Prólogo

Nadie sabe de dónde procede la palabra *fragata* referida al ámbito naval. Su etimología es un misterio tan grande como el de la construcción de las pirámides de Egipto o el paradero de la tripulación del *Mary Celeste*. A lo sumo, se llega a decir que procede del italiano *fregata*, término por el que se conocía a un buque menor que, a modo de galeota y con velas, acompañaba a las galeras, al igual que los pataches y pingues solían escoltar a las naos mancas o galeones. Cabe conjeturar si su procedencia no está en el ámbito zoológico, donde la fragata es ave marina de grandes alas y vuelo ligero; en efecto, se trataba de barcos muy livianos, ágiles y capaces de alcanzar una gran velocidad gracias a su amplio velamen. No llevaban mucho armamento, pero podían escapar de cualquier bajel poderoso que las desafiara; así que la fragata viene al mundo como buque *furtivo*, pero no en el sentido moderno de

esta palabra ('invisible al radar'), sino en el antiguo y auténtico: cuando la cosa se pone fea, pies, para qué os quiero. Una rápida virada de bordo, braceada de escotas, y la fragata en cuestión era vista y no vista, al mando de hábiles y audaces capitanes. De esta forma, la fragata se convierte en un buque apasionante para la mentalidad juvenil y la imaginación: ninguna responsabilidad, sensaciones y diversión a raudales, persecuciones, riesgos y velocidad. El coche deportivo de los mares.

Con algo más de rigor, podemos definir la fragata por sus rasgos básicos como buque de una sola cubierta con una gran superficie de velamen redondo y muy marinero; aunque, en desventaja, sea débil desde el punto de vista bélico, raso o bajo de borda (es decir, mojado) y muy sensible a bruscos cambios meteorológicos. En otras palabras, más susceptible de naufragar o ser hundido que un navío de línea de alto bordo trufado de cañones y con aparejo contenido para moverse a velocidades por debajo de los diez nudos. Las fragatas de vela superaban con facilidad estos límites, pero no podían obviar la que era y ha sido siempre su principal característica: ser, dentro de las escuadras, unidad secundaria cuyos cometidos principales eran la exploración por delante de la flota, llevar mensajes, patrullar las líneas de navegación, dar golpes de mano en lugares de bajo calado y transportar personajes importantes o mercancías pequeñas pero muy valiosas de forma que el enemigo no pueda hacerse con ellas. Todo ello en la fragata clásica, puesto que este tipo genérico de buque posee, aparte de las antedichas, otra singularidad única. Podemos dividir las en dos tipos: de vela y de motor. La fragata de vela aparece a mediados del siglo XVII y desaparece a mitad de la centuria decimonónica, doscientos cuarenta años después. Pero, transcurridos setenta años, con la Segunda Guerra Mundial, reaparece como ave fénix, aunque irreconocible. En realidad, lo que sucedió es

que, para contrarrestar la amenaza submarina, se desarrolló un buque más grande que la corbeta descendiente del buque pesquero, pero menor que el destructor cargado de cañones de tiro rápido y torpedos. En principio, se pensó llamarlo sloop e incluso aviso, denominaciones sin suerte. Por último, a alguien se le ocurrió desenterrar la denominación fragata y cuajó. Un éxito tan espectacular que la fragata a motor, nacida para ser un buque de guerra sencillo y barato lo más polifacético posible, terminaría ocupando el lugar de cruceros y destructores. A finales del siglo xx, ya formaba el grueso de las flotas, solo superadas por portaaviones, unidades anfibas y submarinos atómicos. En nuestros días, las fragatas son los buques clave de las modernas flotas del siglo xxi: el poderío de una escuadra se mide por el número de fragatas que es capaz de desplegar en un momento dado, en todo tipo de misiones, en cualquier lugar del globo.

En esta obra vamos a conocer la pequeña historia de las fragatas, buques de nacimiento humilde y controvertido, pero de desarrollo imparable y exponencial. Basta con decir que la armada más poderosa del mundo (la US Navy o Armada de los Estados Unidos) comenzó su andadura en la historia a finales del siglo xviii con un señalado escuadrón de fragatas; y, cuando España se desplegó en el océano Pacífico a mediados del siglo xix, lo hizo, asimismo, con una potente flota de fragatas que llegó a desafiar las fortificaciones y cañones del puerto de El Callao. Podríamos terminar esta introducción citando famosas fragatas de vela como la USS *Constitution*, la *United States*, la gloriosa *Numancia* o las británicas *Lively*, *Amazon* o *Warrior*, e incluso la imaginaria *Surprise* del capitán Jack Aubrey, el celeberrimo personaje de la película *Master and Commander*. Pero, en este trabajo, preferimos seguir el modesto y humilde espíritu del origen de la fragata, revelando datos desconocidos y llevando al lector a conocer



buques y circunstancias anónimas que aquí serán expuestas. De esta forma, empezaremos citando —entre las fragatas a vela— a la española *Astrea*, cuyo nombre real era *Santa Catalina Virgen y Mártir*, construida en Cartagena en 1759 según planos de Edward Bryant, carpintero católico reclutado en su día con muchos otros por el célebre capitán de navío Jorge Juan en su país de origen. La *Astrea*, de treinta y cuatro cañones, inició su carrera haciendo la guerra al corso berberisco en el Mediterráneo. En 1777 viajó de Cádiz a Manila, al otro extremo del mundo, y regresó para participar, en julio de 1784, en el segundo bombardeo de Argel a las órdenes de Barceló. En 1802 navegó hasta Montevideo, y a finales de 1804 doblaba el cabo de Hornos para echar el ancla en Valparaíso. Luego pasó a Lima para volver, acto seguido, a España, haciendo carena en Cádiz, donde sería finalmente desarmada en 1817 tras casi sesenta años de servicio. La *Astrea*, en realidad, compartía carreras increíblemente extensas con la mayoría de las fragatas españolas de su época, del Imperio de Cádiz a Sudamérica, doblando el cabo de Hornos o navegando vía Buena Esperanza a las islas Filipinas.

Por otra parte, en la Segunda Guerra Mundial, hubo un buque —primitiva fragata— llamado *Starling* ('Estornino') del tipo Black Swan. Estaba al mando de un modesto capitán cuyo nombre era Frederick John Walker. Al mando de su propio grupo de escoltas, riñó día a día, semana tras semana, la batalla del Atlántico ante los feroces submarinos alemanes, que, al mando del almirante Dönitz, depredaban masivamente los convoyes aliados. Con su trabajo incansable, desarrollando nuevos sistemas de combate prácticos sobre el terreno, Walker llegó a destruir o colaborar en la destrucción de unos veintidós submarinos enemigos, dando ejemplo de pundonor y eficacia profesional desde el puente de la sencilla *Starling*. La lucha fue increíblemente dura: Walker —conocido por

sus amigos como Johnnie Walker— perdió a su hijo en los submarinos británicos, y él mismo no llegaría a ver el fin de la contienda, pues falleció de una trombosis cerebral. Sin embargo, lejos de ser un atrevido capitán corsario a la caza de galeones y tesoros, pletórico de riesgos, arengas patrióticas y capturas de unidades francesas, quedaría para la historia como uno de los mejores capitanes de fragata que hayan navegado jamás.

Víctor San Juan

# Inventario de batallas de las fragatas

1. Combates de Surat y Goa (1612-1615)  
Galeones y fragatas portugueses contra buques ingleses.
2. Combate del lago Maracaibo (1669)  
Morgan logra burlar el bloqueo de las fragatas españolas del lago.
3. Batalla del Trigo (segunda de Texel) (1694)  
Fragatas de Jean Bart represan un convoy a los holandeses.
4. Captura del navío de línea HMS *Ardent* (verano de 1779)  
Dos fragatas francesas y un navío español capturan un navío inglés.

5. Apresamiento del convoy Montray (agosto 1780)  
Cincuenta y uno de los cincuenta y cinco barcos de un convoy británico capturados por la Armada española.
6. Batalla de las Nueve Fragatas (1794)  
La escuadrilla del comodoro Warren captura tres fragatas del comodoro Desgareux.
7. Batalla del Cabo Corso (1795)  
Navío británico *Berwick* capturado por tres fragatas francesas.
8. Combates de la *Sabina* (1796-1800)  
La fragata española *Sabina* libra dos combates de distinta suerte.
9. Batalla de Audierne (13 de enero de 1797)  
Navío francés *Les Droits de l'Homme* destruido por tres fragatas británicas.
10. Combate del *San Francisco de Asís* (25 de enero de 1797)  
El navío español *Asís* elude tres fragatas y una corbeta británicas.
11. Combate de la *Résistance* (marzo de 1797)  
Fragata pesada francesa capturada por dos fragatas iguales.
12. Combate de Conil (marzo de 1797)  
Dos fragatas españolas autohundidas por un navío y una fragata británicos.
13. Combate de la *Dorotea* (julio 1798)  
Un navío británico captura *Dorotea* contra cuatro fragatas españolas.

14. Combate de St. Kitts (febrero de 1799)  
El USS *Constellation* derrota al francés *Insurgente* en la Casi Guerra.
15. Sacrificio de Copenhague (1801)  
División de fragatas de Edward Riou sacrificada en el ataque de Nelson.
16. Incursión del *Leviathan* (1802)  
El navío británico *Leviathan* captura tres fragatas españolas.
17. Campaña de Trípoli (de octubre de 1803 a febrero de 1804)  
Pugna por la fragata *Filadelfia* entre norteamericanos y argelinos.
18. Batalla del cabo Santa María (octubre de 1804)  
Tres fragatas españolas apresadas y una volada por un escuadrón británico.
19. Incursión del *Polyphemus* (diciembre de 1804)  
Un navío y una fragata británicos apresan la fragata española *Santa Gertrudis*.
20. Batalla de la Reunión (1810)  
Las fragatas de Duperré derrotan a las de Willoughby en isla Mauricio.
21. Fuga de la USS *Constitution* (julio de 1812)  
La fragata americana escapa de un navío y de dos fragatas británicas.
22. Captura de la HMS *Guerrière* (agosto de 1812)  
La USS *Constitution* derrota a la fragata británica a doscientas millas al este de Halifax.

23. Combate de las Canarias (octubre de 1812)  
La fragata HMS *Macedonio* capturada por la fragata USS *United States*.
24. Captura de la HMS *Java* (diciembre de 1812)  
La fragata HMS *Java* capturada por la fragata americana USS *Constitution*.
25. Combate de Boston (junio de 1813)  
La fragata USS *Chesapeake* capturada por la fragata HMS *Shannon*.
26. Combate de Valparaíso (febrero de 1814)  
La fragata USS *Essex* capturada por fragata la HMS *Phoebe* y la HMS *Querubin*.
27. Batalla de Sandy Hook (enero de 1815)  
La fragata USS *President* capturada por tres fragatas británicas.
28. Combate de Madeira (febrero de 1815)  
La USS *Constitution* derrota a la HMS *Cyane* y la HMS *Levant*
29. Batalla de Lissa (1866)  
La fragata acorazada italiana *Re D'Italia* hundida por una fragata austriaca.
30. Guerra de las Malvinas (1982)  
Las fragatas HMS *Antelope* y HMS *Ardent* hundidas por la aviación argentina.

# 1

## Las fragatas de Flandes

### INSTRUMENTOS PARA UN PROPÓSITO

En 1494, se produjo un hecho sorprendente, España y Portugal, con aquiescencia papal, se repartieron el mundo. Para España, sería el oeste y, para Portugal, el sur y este. ¿Qué méritos podían acreditar ambas potencias para esto?

Veamos. Portugal emerge con los reinados de Alfonso IV y Pedro I. Durante la guerra de los Cien Años (1337-1453), los ingleses de la casa Plantagenet y de la casa de Lancaster consiguieron una clara ventaja. Fernando, hijo de Pedro I, padecía una enfermedad terminal que llevó a su mujer, Leonor Téllez, a buscar componendas con Castilla casando a su única hija, Beatriz, con el hijo de Enrique de Trastámara, Juan I. Ofrecida así la corona portuguesa en bandeja al rey castellano, se opuso a este

designio Juan, maestre de Avis, capitalizando la resistencia portuguesa. La tradicional alianza entre Castilla y Portugal se rompió en 1385 con la batalla de Aljubarrota, no lejos de Lisboa, donde caballeros castellanos fueron derrotados por Juan de Avis, que fundó una nueva dinastía en el trono luso. La flota castellana, que dominaba a placer el estuario del Tajo, no pudo hacer nada al derrumbarse el frente de tierra, lo que arruinó la campaña; habría que esperar dos siglos para que generales y almirantes de Felipe II de España culminaran el designio castellano con éxito. De momento, Castilla, derrotada, se avino a hacer las paces. El vencedor, Juan I de Avis, casó con Felipa de Lancaster, nieta de su aliado Eduardo III Plantagenet. La unión angloportuguesa resultó prolífica y afortunada, pues vinieron al mundo Duarte, heredero al trono, Pedro, Enrique y los más pequeños Isabel, Juan y Fernando, nacidos todos alrededor del año 1400. Portugal, pequeño país atlántico, surgía rebosante de proyectos con tantos destacados caballeros. La aspiración era protagonizar una gesta medieval: Juan proyectó un torneo internacional, pero sus vástagos, más prácticos, le propusieron explorar las costas occidentales de África a partir de Ceuta, cuya toma se preparó en 1415 con una expedición de bajeles fletados en Galicia, Vizcaya, Francia y Alemania. Se reunió en el Tajo una flota de cocas nórdicas y vascas, junto con hulks ('urcas') de carga alemanas, grandes mercantones del mar del Norte empleados por la Hansa para el comercio lanero. Los carpinteros portugueses de la Ribeira das Naus lisboeta observaron minuciosamente todas aquellas embarcaciones, sus medidas, volúmenes, calados y aparejos, pues pronto, muy pronto, tendrían que reproducirlas para dotar a Portugal de naos de altura. La expedición partió con el rey y los infantes a bordo. Enferma de peste, la propia reina despidió a su familia preguntando, antes de morir, si el viento era favorable. En menos de una semana,





No es fragata sino bricbarca: el buque escuela *Sagres II* encarna, en las cruces de sus velas cuadras, la vocación marinera de un país, Portugal, que surge en pleno siglo xv como gran potencia naval comercial, encuadrando en sus escuadras coloniales las primeras fragatas.

la flota llegó a Lagos, en la embocadura del estrecho. Allí se refugió de los temporales perdiendo algunos barcos; no se conseguiría alcanzar Ceuta hasta el 21 de agosto. La ciudad cayó con tan copioso botín que Portugal, sentados sus reales en África, quedaba proyectada hacia el horizonte ultramarino durante más de un siglo. El protagonista de esta empresa sería el infante Enrique, históricamente conocido como Enrique el Navegante, que, en el peñasco de Sagres, fundó un complejo monástico al que llamó Terçanaval, es decir, ‘arsenal de navíos’, al mismo tiempo astillero, observatorio astronómico, estudio de cartografía y escuela de navegantes. Este lugar único atrajo a los mejores cartógrafos del Mediterráneo (catalanes, mallorquines

e italianos), a competentes pilotos venecianos como Cadamosto y a maestros y alumnos pronto capaces de aventurarse con sus naos en el Atlántico para explorar su inmensidad.

Oliveira, biógrafo de Enrique, lo describe como «Un peninsular español, afirmativo, duro, terminante, práctico en todo: en la acción, enérgico; en el misticismo, ardiente; en la habilidad, astuto». Maestro de la Orden de Cristo y cenobita, se consagró célibe, uniéndose al elenco de personajes medievales que, privados de goces familiares, volcaban su completa existencia en sus propósitos. Para Enrique, todo fue abrir horizontes para su país enviando navegantes a la mar sin descanso. El marqués de Lozoya dejó escrito de él: «Fue un gran poeta que no escribió, como otros de sus hermanos, poemas de corte, sino que quiso escribir su poema gigantesco con las estelas de sus naves sobre la superficie del mar». Las naves (carabelas y naos) eran para él un imprescindible instrumento en la exploración portuguesa allende la mar. En 1418, Joao Gonçalves Zarco y Tristán Vaz Teixeira navegaron hacia el sudoeste a lo largo de África y descubrieron la isla de Portosanto. Un año más tarde, Madeira fue colonizada por Bartolomé Perestrello. Durante la siguiente década, los navegantes portugueses navegaron mil millas al oeste hasta las Azores, conquistadas por Velho Cabral, Silves y Coelho. En 1433, Gil Eanes, no sin grandes esfuerzos, dobló el cabo Bojador (en el Sahara Occidental) fondeando en la bahía Dos Ruivos, donde halló rastros de caravanas árabes; y en 1436 Alfonso Gonçalves Baldaia llegó a Mauritania septentrional y dio nombre a la Bahía de los Caballos, donde contactó con los nativos.

Pero en 1433 murió el rey Juan I de Avis; el príncipe Duarte subió al trono, sus hermanos, Enrique el Navegante y el benjamín Fernando (Príncipe Constante), le instaron a perseverar en la conquista africana. No fue

buen consejo, el cual fue rechazado por el infante don Pedro; pero Duarte, pacífico y tímido —dominado por su mujer Leonor de Aragón— apoyó el proyecto de Enrique y Fernando. Del papa se obtuvo una bula de cruzada y, en 1436, Portugal reemprendió la aventura utilizando Ceuta como cabeza de puente. Resultó un completo desastre: las murallas de Tánger fueron inasequibles y los portugueses se dejaron sorprender por contingentes africanos, que cortaron su retirada al mar, obligándolos a rendirse. Solo los grandes señores se salvaron pagando exorbitantes rescates. Duarte nunca levantó cabeza de este fracaso y falleció en 1438. Le sucedió el rey niño Alfonso V con don Pedro como regente a pesar de la obstinada reina, que decidió exiliarse en Castilla. Promotor del desaguisado, Enrique el Navegante se apartó de la corte para retirarse en Sagres, de donde nunca debió salir. Peor parado resultó su hermano Fernando, heredero del título de maestre de Avis. El sultán de Fez exigió por su libertad la devolución de Ceuta, a lo que Portugal se negó en redondo. Tuvo así Fernando trágico fin; encarcelado durante cinco años, cuando murió, su cadáver fue colgado de las almenas de Tánger hasta que su sobrino, el rey Alfonso V, pudo darle cristiana sepultura.

Apartado de la corte y la política, Enrique se consagró a su labor descubridora. A Dinis Fernández, escudero de su hermano, el infante don Juan (que ya empezaba a descollar como futuro rey Juan II), le encargó explorar el tramo de costa mauritano hasta Senegal en 1440. Al año siguiente, Nuno Tristao dobló el cabo Blanco. En 1443, alcanzaba el banco del Arguín y, al año siguiente, Senegal. Este mismo año (1444), Dinis Dias desembarcó en las islas de Cabo Verde. Pero el mayor éxito llegó cuando Anton Gonçalves, internándose en el río del Oro sahariano en 1446, encontró polvo de este mineral precioso, con el que pudo volver a la patria. Los beneficios por el comercio del

oro y la venta de esclavos comenzaron a llegar al puerto de Lisboa, pálido presagio de lo que había de venir. Se fundó la Compañía de Lagos y se implantó en África un modelo de conquista de estilo fenicio: no se conquistaba territorio para su Gobierno y evangelización —como haría España posteriormente—, sino que se iban fundando factorías en sitios estratégicos, bien defendidos, desde los que desplegarse al interior del país comerciando con los nativos.

La exploración portuguesa continuaba: en 1446, Dinis Dias remontó el río Gambia, mientras Álvaro Fernandes, por mar, llegaba a la Guinea portuguesa, hoy Guinea Bisáu. Diez años después, la Compañía de Lagos contrató al propio piloto de Enrique, el veneciano Alvisé Cadamosto, el cual, partiendo de Cabo Verde, remató la exploración de Senegal y Gambia estableciendo las correspondientes factorías con Gomes, Usodimare y Abli. Sin embargo, veinte años después del desastre de Tánger, Enrique volvió a las andadas convenciendo a su sobrino, Alfonso V, para emprender la conquista de Alcazarseguir, en África. En 1460, falleció este infante navegante que bien poco navegó, dejando a Portugal uno de los legados marítimos más ricos heredados nunca por pueblo alguno. Su impulso descubridor no decayó; este mismo año, Pedro de Sintra puso pie en Sierra Leona y Liberia. Diez años más tarde, Joao Santarem y Pero Escobar exploraron el golfo de Guinea y Lagos. Fernando Poó llegó más lejos hacia el este, hasta la isla que lleva su nombre en la bahía de Biafra, frente a las actuales Nigeria y Camerún. Gonçalves exploró Gabón (Congo) y, en 1483, Diego Cao descubrió el caudaloso río Congo, en los cinco grados de latitud norte, y Angola, hasta el cabo Santa María. Por último, Bartolomé Dias estableció, con su memorable expedición de 1487 (solo cinco años antes de que Colón descubriera América), el colofón de la primera oleada descubridora lusa del África occidental



Primitivo galeón de vela y remo; las incesantes expediciones de Portugal hacia Oriente produjeron todo tipo de embarcaciones para el descubrimiento, colonización y vigilancia de los enclaves marítimos y lacustres descubiertos.

doblando el cabo Buena Esperanza, extremidad meridional africana.

Subía al trono Juan II de Portugal, conocido como «rey perfecto», pero tan perfecto no sería cuando se permitió rechazar, en 1480, el ofrecimiento de un recalcitrante genovés, Cristóbal Colón, para una expedición hacia el ignoto oeste. Esto permitiría a los reyes de Castilla financiarlo, entrando así España en competencia

con Portugal para la conquista de los horizontes atlánticos a finales del siglo xv. Colón ofreció descubrir nuevas tierras camino de la India, Japón y los reinos del Gran Khan si se le facilitaban para ello tres bajeles pertrechados para un año de navegación. Logrado este objetivo, se le nombraría caballero de espuelas doradas y almirante mayor del océano con derecho a la décima parte del beneficio obtenido. Estas desmesuradas pretensiones le hicieron fracasar en la corte portuguesa. Juan II anhelaba establecer una ruta a las islas de la especiería o Molucas a través del cabo de Buena Esperanza, no hacia el sol poniente, como proponía Colón. A pesar de todo, el monarca portugués mandó una carabela para indagar la ruta propuesta. El desdichado buque se aventuró hacia el oeste desde las islas Cabo Verde y encontró vientos desfavorables. Sin fe en su propósito, cuando agotaron las provisiones, aquellos infelices regresaron por las Azores a Lisboa, justificándose en sus muchas penalidades. El rey de Portugal quedó convencido de que la ruta a poniente no ofrecía garantía alguna.

Colón marchó entonces a Castilla, donde la reina Isabel la Católica, oportunamente aconsejada, decidió apoyar su proyecto. No fue fácil, pero, en conocida odisea que no reiteraremos, el genovés triunfó, alumbrando un nuevo mundo para la Europa de 1492. Cuando volvió a Europa con la carabela *Niña* recalando en Lisboa, fue requerido por Juan II; el rey de Portugal quería ser el primero en recibir al descubridor. Tras halagarlo y felicitarlo, avisó a Colón de que los nuevos territorios occidentales, según el Tratado de Alcaçovas, serían de su propiedad si quedaban bajo las Canarias, pero, como el genovés había navegado de las Afortunadas hacia el oeste, estaba tranquilo al respecto. Colón replicó que no conocía el tratado y que había navegado según las instrucciones de los reyes de Castilla. Juan lo dejó ir sin prestar

oídos a quienes le aconsejaban hacerlo desaparecer sin más. Era un rey católico, mantenía buenas relaciones con Castilla y un crimen semejante habría escandalizado a la cristiandad. Sin embargo, nada más perderse la *Niña* en el horizonte, Juan II ordenó volver a mandar una expedición hacia poniente. Enterados los espías de los reyes españoles, Fernando e Isabel, Reyes Católicos, enviaron una embajada a Lisboa solicitando una entrevista. Juan II se avino y nombró como árbitro al papa Alejandro VI (español de nacimiento). Se estaba decidiendo el dominio de las rutas del océano Atlántico y el reparto del Nuevo Mundo, cuestión de la máxima importancia. La resolución del contencioso duró dos años (1493-1494) y tuvo varias alternativas, con seis bulas papales y dos complejos tratados, el de Alcaçovas mencionado y el subsiguiente de Tordesillas en 1494. Los portugueses tenían ventaja, pues sucesivos papas (Nicolás V, Calixto III y Sixto IV) les habían garantizado el absoluto dominio del Atlántico camino de la India, sin especificar que este último fuera por Oriente u Occidente. Siendo la Tierra redonda, realmente daba lo mismo; fueran por el cabo de Buena Esperanza o a través de las tierras descubiertas por Colón, Portugal tenía garantizada ante la Santa Sede la propiedad del mundo sin explorar. Pero un hábil negociador, Fernando el Católico, envió a Colón en un segundo viaje, tras lo que Juan II replicó el viaje con Francisco de Almeida en la misma dirección. Ambos monarcas, evidentemente, pretendían proceder a hechos consumados. Finalmente, intervino el papa Alejandro mediante las bulas *Inter Caetera*, prefijando una línea de demarcación que dividiera el mundo en dos partes, una para cada monarca, de forma aparentemente salomónica. El papa solo trataba de evitar conflictos fijando en la *Inter Caetera* que España solo podría apoderarse de tierras que no pertenecieran a otros príncipes cristianos, o sea, a Portugal. La cláusula

que concedía la propiedad al que llegara primero evitaba los conflictos que pudiera plantear la línea de demarcación, artificial división del orbe. Finalmente, Juan decidió apostar fuerte. Su primo, el duque de Beja (futuro rey Manuel el Afortunado), estaba casado con la hija de los Reyes Católicos, Isabel, de la que tenía un hijo, Miguel, nieto de Fernando e Isabel. El rey de Portugal amenazó con desheredarle y proclamar heredero a un bastardo si se instauraba la línea de demarcación. Los Reyes Católicos tuvieron que ceder: por el Tratado de Tordesillas, la línea se desplazó hacia el oeste otras 270 leguas; es decir, de adentrarse 300 millas en aguas del Atlántico, pasó a estar a 1110 millas de Azores y Cabo Verde, lo que dejaba una amplia franja de Sudamérica (futuro territorio de Brasil), donde se asentaron los portugueses.

El primer reparto del mundo se había consumado sobre el papel. Manuel subió al trono a la muerte de Juan II, en 1495, para señalar la época más próspera de Portugal en toda su historia. Solo dos años después, Vasco de Gama llegó a Calicut, en la desembocadura del Ganges, y la despensa de oro de la India y las especias de las Molucas quedaron abiertas de par en par. Durante la primera mitad del siglo siguiente, Portugal se instaló en sus enclaves estratégicos de Ormuz, en el estrecho del mismo nombre; Surat, al norte de la actual Bombay, en la India; Goa, en las costas occidentales hindúes, y, finalmente, Malaca, en el estrecho del mismo nombre. Fue Alfonso de Albuquerque quien tomó Ormuz en 1507, fundó Goa en 1510 y se apoderó de Malaca en 1511. Desde este último puerto, Portugal tenía libre acceso a China por Macao, a las lejanas Molucas (islas de las especias) e incluso al remoto Japón.



## LAS PRIMERAS FRAGATAS

Mientras esto sucedía en Oriente, España se abría paso a través de todo un continente sin conquistar que le daría acceso al fabuloso mar del Sur u océano Pacífico, descubierto por Vasco Núñez de Balboa en 1513. Pocos años después, Magallanes lograba hallar el estrecho que lleva su nombre y cruzar, en penosísimas condiciones, el océano Pacífico hasta las islas Filipinas, donde fue muerto. Sería Juan Sebastián Elcano el que, llegando subrepticamente a las Molucas, logró zarpar de allí con la pequeña nao *Victoria* y, cruzando el océano Índico por derrotas sureñas (para no encontrarse con los buques portugueses) lograba doblar el cabo de Buena Esperanza y completar la primera vuelta al mundo en Sanlúcar en septiembre de 1522. La hazaña marítima sin paliativos galvanizó a la Europa de la época, recibiendo Elcano honores del propio emperador Carlos I de España y V de Alemania, nieto de los Reyes Católicos. Este monarca pugnaba entonces por la hegemonía europea contra el rey de Francia, Francisco I; lucha que se mantuvo en primera instancia hasta la tregua de Cambrai de 1529 y que incluyó terribles episodios como el saco de Roma de 1527. En lo que respecta a la mar, con estas guerras empiezan los ataques de corsarios y piratas de Rouen, La Rochelle, Brest, Dieppe y Saint-Malo a los buques españoles procedentes de América. Cuando Hernán Cortés culminó la conquista del Imperio azteca, decidió enviar a Carlos I el tesoro de Moctezuma, monarca de Technotitlán, a bordo de tres carabelas al mando de Quiñones, Dávila y Domingo Alonso. Un corsario por cuenta de Francia, Jean Fleurin —con cinco naos gruesas y cuatro más pequeñas— los interceptó en las Azores y los apresó. Los piratas bretones quedaron asombrados con el botín, que pasó a las arcas del por entonces cautivo

Francisco I. Pero Fleurin pagaría cara su hazaña: en octubre de 1527, fue vencido por la armada de Vizcaya de Martín Pérez de Irizar, que, cargado de cadenas, se lo remitió al rey Carlos, que colgó al pirata de la horca en Colmenares de Arenas.

Pero la piratería francesa no se detuvo: el corsario Maiguet se hizo con dos galeones procedentes de Santo Domingo. La Armada del general Miguel Perea le iba a los alcances, lo atrapó con sus presas y puso, así, rápido fin a su carrera. También otro francés, un tal Bnabo, quiso piratear en Canarias apresando cuatro naos y montando un asalto contra Santa Cruz de la Palma. Oportunamente, el general Perea le apresó con grandes pérdidas, aunque lograran escapar dos naves. La reacción española contra estos ataques franceses vendría de hombres de mar originarios de la cornisa cantábrica, que hicieron frente a la ofensiva pirata. El más destacado, el asturiano Pedro Menéndez de Avilés, que, tras diversas hazañas derrotando a los piratas hugonotes franceses, fue nombrado adelantado del océano por el rey.

En 1544, se libra la cuarta guerra entre Carlos V y Francisco I. Luchando en infinitos frentes, Carlos había sufrido en 1541 el desastre de Argel. Francisco no vaciló en aprovechar el momento de debilidad e invadió los Países Bajos al año siguiente mientras se afianzaba la alianza franco-otomana para arrebatar a España el dominio del Mediterráneo. Carlos renovó la alianza inglesa mientras prestaba todo su apoyo para el desembarco de Enrique en Normandía. En respuesta, durante este mismo año, los piratas franceses atacaron, en el Caribe, Santiago de Cuba y Espíritu Santo. 1543 es también el año en que tiene lugar el primer asalto contra Cartagena de Indias, fundada tan solo diez años atrás sobre la isla de Calamarí, en la actual Colombia caribeña. Cuatro naos gruesas y un patache francés con un millar de hombres a bordo entraron en

la bahía y desembarcaron al grito de «¡Francia! ¡Guerra a sangre y fuego!».

La prolongada guerra contra Francia consolidó a los piratas franceses, que atacaban los indefensos enclaves españoles en América. Junto con Cartagena, fue asaltado el asentamiento perlífero de Cubagua, ya en plena decadencia. Por fin terminó el conflicto con la Paz de Crepy, por la que Francisco I renunciaba definitivamente a los Países Bajos españoles y a Nápoles. Pero los piratas franceses siguieron actuando como si nada hubiera pasado. A todo esto se sumó un nuevo conflicto: rebeldes y piratas de ambos lados del canal de la Mancha se precipitaban sobre los buques españoles que emprendían la ruta de Flandes, propiedad de los monarcas españoles.

Carlos V abdicó en su hijo y heredero Felipe II en 1555. Este no solo heredaba los problemas de España (el crónico enfrentamiento contra Francia y la amenaza por el Levante del Imperio turco), sino también el surgimiento de nuevas potencias marítimas como Inglaterra y Holanda. El mundo ya no podía repartirse entre España y Portugal; antes bien, ambas pioneras del reparto del mundo deberían unirse para hacer frente a una amenaza superlativa. Esto no se produjo hasta 1582 o 1583, cuando, tras una corta guerra, Felipe II, legítimo heredero al trono portugués por vía materna, conquistó el Imperio luso. Pero antes, mucho antes (1566), había estallado la rebelión de los Países Bajos, divididos en varias regiones: Holanda, aislada por sus canales; los Países Bajos flamencos, en el área de influencia de Francia, y los Estados alemanes, en la encrucijada comercial entre Francia, Alemania y el Báltico. Siendo países de gran vocación comercial y calvinistas hasta la médula —en oposición al catolicismo militante y misional de la corte española—, las múltiples desavenencias motivaron que Felipe proclamara que «No quiero ser señor de herejes»,

a lo que respondieron holandeses y alemanes con una completa insurrección y quema de templos católicos. La represión, a cargo del duque de Alba, fue terrible. Alba derrotó a Luis de Nassau en Jemmingen; pero, en 1568, los rebeldes reaccionaron transformando (con ayuda inglesa) sus naves pesqueras y de comercio en corsarias bajo el nombre de *gueux de la mer*, ('mendigos del mar'), que se apoderaron de los puertecillos de Brielle y Flesinga (Vlissingen, en la isla de Walcheren) dominando la boca del Escalda. Era el embrión de la futura flota holandesa, multitudinaria en Oriente y destinada a librar numerosas batallas. Su primer líder fue Willem de Lumay, conde de la Marck, que, con apoyo de hugonote y refugio en los puertos ingleses, no dudaría en afirmar aquello de «Liever turks dan paaps», es decir, 'antes turcos que papistas'. El Gobierno español en Flandes formó una armada de guarda a cargo de un flamenco, el conde Bossu, que, a lo largo de 1568, logró dispersarlos; mandaba, de forma estricta, la primera escuadra de Flandes. Pero Guillermo de Orange, líder de los rebeldes, fletó inmediatamente más barcos en Inglaterra para reponer pérdidas. La primera campaña naval en los Países Bajos se dio en 1571 entre mendigos y españoles, con incierto resultado y pérdida de varios convoyes católicos. En 1573, los mendigos vencieron a Bossu frente a Enckhuysen, donde se hundieron varias grandes naos. Todas estas batallas y escaramuzas en los estuarios de ríos, esteros y aguas de escaso brazaje propiciaron que proliferaran pequeñas embarcaciones de diversos tipos, gran agilidad y muy poco calado. Tradicionalmente, los españoles denominaban a estas pequeñas unidades —menores que las carabelas— zabras y pataches, mientras que holandeses e ingleses, que en estas lides trabajaban juntos, las denominaban pingues y pinazas. Los bátavos, además, tenían sus propios pesqueros de fondo plano, los *skutjes*, con cascos



Descendiente de pesqueros arenqueros y diseñado para escenarios lacustres de estuarios y aguas confinadas, las chalanas o *skutjes* holandeses se utilizan en nuestros días como embarcaciones de paseo, de deporte e, incluso, como viviendas, un añejo resto del pasado.

de chalana y orzas de deriva en los costados muy bien adaptados para navegar en barrizales y humedales de poca profundidad. En realidad, unos y otros debían asimilarse más de lo que creemos, conociéndose hoy por el genérico nombre de botes, lanchas y falúas; en este último caso, sí son para uso más protocolario. Embarcaciones, en suma, de quince a veinte metros de eslora, no más de diez toneladas de desplazamiento, propulsadas principalmente a vela y con capacidad para una veintena de hombres que, en caso de necesidad (quedarse sin viento o navegar a contracorriente), podían moverse a remo. Las cubiertas de proa y popa serían casi obligadas, pero no la cubierta del

combés, por lo que hablamos de embarcaciones abiertas —como los *drakkars* vikingos— que no pueden calificarse con rigor como fragatas. Pero su germen, su origen, estaba ahí, en aquellos pequeños barquitos que se movían ágilmente desde el mar del Norte a los cursos de los ríos y que aparecen en todos los grabados de la época.

La ofensiva naval inglesa sobre la América hispana comienza por esta época; sus protagonistas se amparan en el libre comercio (que se imponía a poblaciones indefensas bajo amenaza de ser bombardeadas) y en la asociación financiera con la corona británica a la sazón sobre las sienes de Isabel I Tudor, hija bastarda de Enrique VIII y, en su día, candidata a esposa de Felipe II. Las hordas emitidas por Inglaterra son los piratas, que perpetran barbaridades como robos, secuestros, torturas, estupro, genocidios y quemas de enclaves. Se registra una gran batalla en Veracruz en 1568, de la que salen derrotados; la propia Isabel, este mismo año, se apropia de las soldadas del ejército de Felipe en Flandes, precedente de buques españoles refugiados en sus puertos por el mal tiempo. Drake, uno de los participantes en Veracruz, y Cavendish atacan las costas americanas del Pacífico en 1578 y 1586; ambos logran completar la vuelta al mundo más de medio siglo después que Elcano. Ya en 1585, Drake había atacado Vigo y, cruzando el océano Atlántico, destruyó Santo Domingo (donde no dejó piedra sobre piedra) y luego Cartagena de Indias, asaltada por los franceses en 1543. Isabel, mientras tanto, había enviado un ejército inglés en apoyo de los rebeldes de Flandes en 1585 al mando de Leicester. Drake y Borough atacaron Cádiz en 1587 y, como colofón, este mismo año, Drake desembarcó en Sagres —la sagrada sede del Terçanaval de Enrique el Navegante— y lo dejó reducido a pavesas antes de emprender una campaña contra el tráfico español en el cabo de San Vicente. Felipe II no reaccionó a todos

estos *puyazos* ingleses. Se hallaba demasiado ocupado luchando contra los turcos en Lepanto (1571), contra los rebeldes en los Países Bajos y completando la conquista de Portugal en 1586. Afianzada la hegemonía hispánica sobre la península ibérica, todo confluye para la gran respuesta del Imperio español contra rebeldes holandeses y piratas ingleses. La primera se da en la toma de Amberes por parte de Alejandro Farnesio, el mejor general de Felipe II, en 1585. Esta ciudad belga del curso del Escalda se defendió del cerco mediante la flota de buques ligeros de Justino de Nassau, dueño del estuario con ciento sesenta unidades. Pero Farnesio conseguía anularla completamente mediante la construcción de un puente flotante de treinta y dos barcasas y seiscientos setenta metros de largo sobre el río de diecisiete metros de profundidad, levantando sendos estribos de ochenta y doscientos metros, respectivamente, y con ciento cincuenta cañones y un fuerte en cada extremo. A pesar de que esta obra militar fue atacada con brulotes incendiarios y explosivos, los rebeldes no pudieron con ella, y Farnesio logró colapsar el Escalda hasta la rendición de Amberes con su guarnición de mercenarios ingleses. Sin embargo, la respuesta contra Isabel constituyó uno de los mayores desastres navales de todos los tiempos: el conocido con el sobrenombre de Armada Invencible o proyecto de invasión del territorio inglés por el ejército de Farnesio con la cobertura de la Armada española en 1588. Esta armada estaba compuesta de diez diferentes flotas con 136 unidades en total, siendo los más fuertes 23 poderosos galeones que solo sufrieron tres bajas; pero el resto de la escuadra, tras recorrer todo el sur de Inglaterra combatiendo y dispersa en Gravelinas por el acoso inglés, se vio obligada a circunnavegar las islas y sufrió terribles bajas por los temporales frente a las costas irlandesas, donde se perdieron casi la mitad de las naves. La escuadra de zabras y pataches, muy numerosa (20 unidades) resultó

muy afectada en campaña tan incierta. La mandó Agustín de Ojeda y sus componentes debieron de dispersarse por las costas del canal de la Mancha y Flandes, con lo que se perdió un número indeterminado de ellas.

En esta ocasión, la flota de Justino de Nassau, emplazada en un sitio clave como el estuario del Escalda y el puerto de Flesinga, podía interceptar las barcazas del ejército de Farnesio rumbo a las costas de Margate, disuadiendo a este inteligente general de enviar sus tropas a la catástrofe mientras la Armada española no despejara el tránsito. Pero, como esta se vio obligada a huir de Gravelinas por un ataque de brulotes incendiarios, la invasión de Inglaterra no pudo llevarse a cabo. Al fin, la flota de mendigos, operando en combinación con otras fuerzas anticatólicas, había conseguido su objetivo de convertir en determinantes una pléyade de unidades ligeras. Dominaron estas aguas durante una década, hasta que la escuadra de galeras de Federico Spínola basada en Sluys, a fin de siglo, acometió a los mendigos apresando a la capitana de Rotterdam. La guerra de España contra Inglaterra continuó hasta 1604, y contra Holanda hasta 1609, por lo que hubo tremendos episodios como los ataques a La Coruña y Lisboa en 1589, los asaltos a Puerto Rico de 1595 y 1598, o un nuevo y demoledor ataque a Cádiz en 1596, donde quedaron destruidos numerosos galeones supervivientes de la Invencible. Pero España ya tenía otros nuevos con los que ahuyentar a la flota inglesa de las Azores en 1591. Capturar el galeón que fuera enseña de Drake, *Revenge*, y la nave de Richard Hawkins (*Dainty*) en el combate de Atacames (1593). El fracaso de la Invencible (o «Felicísima Armada» según Felipe II) no significó el fin del predominio español sobre las rutas del océano Atlántico, puesto que Felipe II volvería a intentarlo dos veces más, en 1595 y 1597, pero envalentonó tanto a la potente escuadra inglesa —de



efectivos similares a la española— como a los mendigos, que iniciaron un espectacular desarrollo y potenciación hasta convertirse en la primera flota comercial del mundo, origen de las futuras escuadras británica y holandesa. Decisiva para esta expansión naval y marítima de ambos países resultó la fundación de la compañía inglesa de oriente en 1600, la de la holandesa por Jan Van Oldenvarnevelt en 1602 (Verenigde Oostindische Compagnie, también conocida como VOC) y, más tardíamente (1621), la West Indische Compagnie bátava o compañía holandesa de las Indias Occidentales (WIC). Buques mercantes ingleses y holandeses, poderosamente armados, se lanzaron a la conquista de las riquezas de América, África y Asia en la estela de españoles y portugueses, iniciando durante el siglo XVII una dinámica expansiva parasitaria en la que, primero, se expulsaba a los ibéricos de sus numerosos enclaves y, después, se negociaba con los naturales nuevos conciertos y tratados comerciales. En 1598, zarparon de Rotterdam dos expediciones, ambas de media docena de buques holandeses, al mando de Jacques Mahu y Simón de Cordis, la primera, y de Oliver Van Noort la segunda. Mahu y Cordis acabaron con sus unidades dispersas en Chile, Tidore (Molucas) y Japón. Van Noort, después de recalar en Valparaíso y librar una dura batalla en Manila con buques españoles (combate de la Fortuna, año 1600) logró escapar con su nao, *Mauritius*, y llegar hasta Holanda siendo celebrado como primer circunnavegador holandés del globo, casi ochenta años después que Juan Sebastián Elcano. En 1615, durante la llamada Tregua de los Doce Años (1609-1621), Joris Van Spilbergen, con dos galeones y tres buques menores, entró en El Callao en son de guerra hundiendo a la almiranta española *Santa Ana* en el combate del Cañete, antes de navegar a Filipinas, donde la expedición se disolvió por completo.