

BREVE HISTORIA DE LAS BATALLAS NAVALES DEL MEDITERRÁNEO

Víctor San Juan



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: *Breve historia de las batallas navales del Mediterráneo*
Autor: © Víctor San Juan
Director de colección: Luis E. Íñigo Fernández

Copyright de la presente edición: © 2018 Ediciones Nowtilus, S. L.
Doña Juana I de Castilla, 44, 3.º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo, Cultura y Ocio

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; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-9967-934-1
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-935-8
ISBN edición digital: 978-84-9967-936-5
Fecha de edición: abril 2018

Impreso en España
Imprime: Podiprint
Depósito legal: M-7882-2018

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

Índice

Introducción	13
Inventario de la batallas navales del Mediterráneo	19
Capítulo 1. Zonchio (1499)	
Venecia contra el gran turco	23
Un Renacimiento autista	23
El peligro otomano	31
La extraña batalla de Zonchio	38
Capítulo 2. Préveza (1538)	
Sombra de traición	53
Relevos en la cumbre	53
La vanguardia berberisca	57
De Rodas a Formentera	66
La batalla naval de Préveza	71

Capítulo 3. Malta (1565)	
Drama en el centro neurálgico del <i>Mare Nostrum</i> ...	77
Otro hombre llamado Juan	77
La guerra sucia de Turgut Reis	83
El legendario asedio de Malta	87
La madre de todas las batallas	99
Capítulo 4. Osuna y cabo Celidonia	
Una flota privada controla el Mediterráneo	105
Galeras españolas del Siglo de Oro	105
Cambio de aires en una isla	111
La escuadra de Sicilia	118
La nao se impone en el Mediterráneo	124
Capítulo 5. Pugna por el mar de Levante	
Lucha despiadada y amoral por el Mediterráneo	135
España, ¿se impone?	135
La guerra contra Venecia	140
Finalmente, los franceses	147
Capítulo 6. La hoguera de Palermo	
Luis XIV en pos del tridente de Neptuno	155
La ambición insaciable	155
Una continua agresión	161
Tres batallas navales por Sicilia	167
Capítulo 7. Cabo Passero y Tolón	
Derrota y revancha en el Mediterráneo	181
Renaciendo de las cenizas	181
El desastre que pudo ser peor	187
Acto final de una nueva guerra	192

Capítulo 8. Abukir (1798)	
Un líder aislado	209
La quimera de Egipto	209
Cacería a través del Mediterráneo	213
Desastre en el delta del Nilo	217
Capítulo 9. Matanzas y guerrillas	
Un siglo para la crónica de sucesos	229
Masacres en el Mediterráneo	229
Surge una nueva potencia naval	239
Guerrillas revolucionarias y bombardeos	248
La Gran Guerra sin batallas	253
Capítulo 10. Tarento	
Sentencia para la flota italiana	263
Nuevos tiempos para la guerra naval	263
Negras nubes sobre Apulia	273
Un ataque decisivo	278
Capítulo 11. Gaudo-Matapán	
La última batalla	287
Tentando a la suerte	287
Yo te persigo, tú me persigues	293
Una tremenda fatalidad	301
Capítulo 12. El convoy Pedestal	
Guerra subordinada en el Mediterráneo	313
Un perverso efecto mariposa	313
Clímax en la guerra de convoyes	319
Batalla por Pedestal	325
A modo de epílogo	335
Bibliografía y fuentes	341
Enciclopedias	344

Introducción

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

noche; o tal vez no, y la luna riele sobre nuestro rumbo señalando el camino de una isla que, en el Mediterráneo, es el diario ensueño.

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

Sobre esta ruta de casi mil millas, muy transitada en todos los tiempos, se han dado la mayor parte de las batallas y enfrentamientos navales del Mediterráneo. A los antedichos (Actium, Préveza y Lepanto) habría que añadir, en el entorno de la disputada isla de Sicilia, Milas, Ecnomo, Drépano, las Égadas, Estrómboli, Agosta, Palermo y el cabo Passero; sobre la propia península italiana, Nápoles, Otranto y

Tarento, e internándose en el mar Egeo se libraron otras muchas, entre ellas Salamina. También están los extremos: la disputadísima isla de Malta contra el poder otomano y el fascismo, y el puerto de Abukir, en el delta del Nilo, refugio de la flota napoleónica. Mientras, en el término medio, queda el entorno del Peloponeso, con la isla Sapienza y el cabo Akritas en el centro aproximado, donde los siglos han querido ver decidido el futuro de este mar, su cultura y civilización. Es un hecho que Oriente y Occidente, al menos cinco veces —Salamina, Zonchio, Préveza, Malta y Lepanto—, escogieron estas aguas para dirimir diferencias de forma violenta y cruenta.

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

Concluimos así que, en el *Mare Nostrum*, se lucha a menudo en los mismos sitios y casi siempre sobre los lindes de la citada ruta, lo que no quiere decir que en torno a la península ibérica, el estrecho de Gibraltar

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

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

por el navío de línea, los acorazados, buques torpederos y submarinos, todos los cuales, con mayor o menor fortuna, han combatido duramente y durante largo tiempo en las aguas de este mar secular.

VÍCTOR SAN JUAN

Inventario de las batallas navales del Mediterráneo

1. Batalla de Zonchio (1499)
Venecianos derrotados por turcos
2. Combate de Formentera (1532)
Españoles derrotados por los piratas berberiscos
3. Conquista de Túnez (1535)
El emperador Carlos V arrebató la ciudad a los piratas berberiscos
4. Batalla de Préveza (1538)
Aliados imperiales derrotados por los turcos berberiscos

5. Batalla de Malta (1565)
Caballeros hospitalarios y España vencen a Turquía

6. Batalla de Lepanto (1571)
España, Venecia y el papa vencen a Turquía

7. Batallas de Samos y Quíos (1613)
Escuadra española de Sicilia derrota a los turcos

8. Batalla de cabo Celidonia (1616)
Flota del duque de Osuna derrota la escuadra del
sultán Ahmed I

9. Bombardeo de Estambul (1616)
Galeras españolas de Sicilia atacan Constantinopla

10. Batalla de Otranto y Ragusa (1617)
Escuadra del duque de Osuna vence a los venecianos

11. Batalla de Tarragona (1641)
Galeras españolas rechazan escuadra francesa

12. Batalla de Barcelona (1642)
Escuadra española vence escuadra francesa

13. Batalla de Nápoles (1647)
Escuadra española vence flota francesa

14. Combate de Tortosa (1650)
Galeras españolas capturan una flotilla francesa

15. Batalla de Alicudi, Strómboli o las Eolias (1676)
Holanda y España aliadas contra flota francesa

16. Batalla de Agosta (1676)
Holanda y España aliadas rechazadas por la flota francesa
17. Hoguera de Palermo (1676)
Holanda y España aliadas son derrotadas por la flota francesa
18. Batalla de Cabo Passero (1718)
Flota española en Sicilia vencida por escuadra británica
19. Batalla de Tolón (1744)
Flota española rechaza escuadra británica
20. Batalla de Abukir (1798)
Flota francesa de Oriente derrotada por escuadra británica
21. Batalla de Navarino (1827)
Británicos, franceses y rusos aniquilan flota turca en Grecia
22. Batalla de Lissa (1866)
Flota italiana derrotada por la escuadra austriaca
23. Segunda batalla de Otranto (1917)
Incursión austriaca contra el bloqueo anglo-italiano
24. Batalla de Tarento y Tercera de Otranto (1941)
Escuadra y mercantes italianos atacados por la flota británica

25. Batalla de Matapán (marzo 1941)

Escuadra italiana derrotada por la flota británica

26. Combate de Malta (julio 1941)

Medios sutiles italianos derrotados en Malta

27. Batalla de verano de 1942 (1942)

Convoy aliado Pedestal atacado por los aliados del Eje

1

Zonchio (1499). Venecia contra el gran turco

UN RENACIMIENTO AUTISTA

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

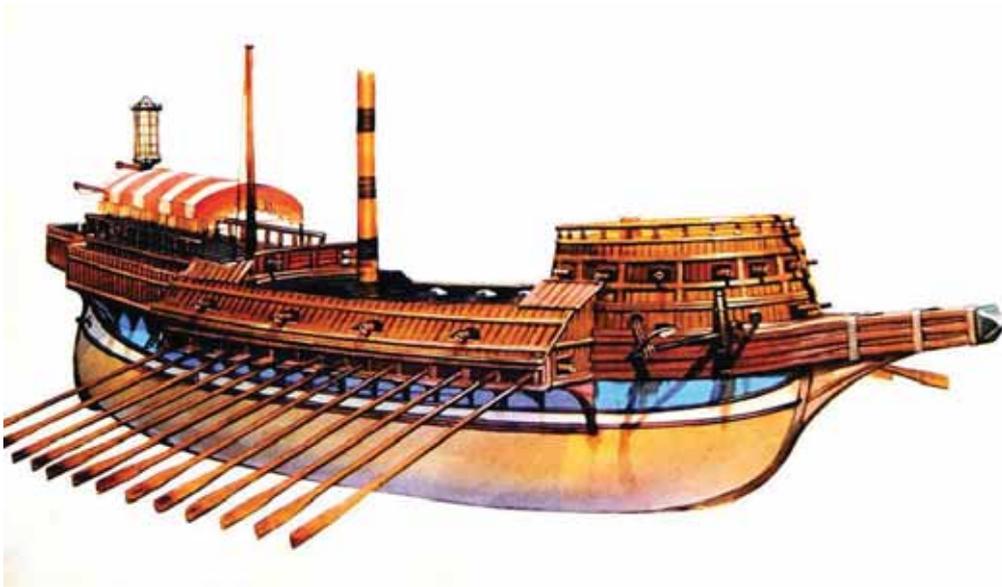
Curiosamente, esto sucedió durante el Renacimiento, en la boca de salida de la Edad Media, oscuro túnel que halló su fin entre la toma de Constantinopla por el sultán



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



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



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

muy claro que podía perder cualquier desafío ante la flota veneciana; las dos gigantescas naos de Borrak y Kemal nada garantizaban ante la mayor proporción de buques venecianos de alto bordo, y, sobre todo, de los más avanzados barcos de la época, las galeazas, su flota no tenía ¡ni una sola!

Las galeazas eran galeras de alto bordo, que podían afrontar navegación de altura y estaban armadas con potente artillería. Invento completamente original del arsenal veneciano, conceptual y constructivamente se hallaban muy alejadas de una nao pesada. En los tapices de la batalla de Lepanto están fielmente representadas: galeras gruesas de alto bordo, con altas proas cerradas por medio de una corulla (castillo de proa) de sección semi-circular donde se montaban una decena de cañones y



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

batalla de Zonchio —en esto tan parecida a Abukir, tres siglos después—, el mayor buque de la flota, en torno al cual se había trabado el combate, estalló en aterradora explosión que estremeció ambas expectantes flotas. Luego, los palos de las tres naos unidas se desplomaron como árboles rendidos por el huracán en medio de un cegador palio de humo y, finalmente, el *Pandora*, el buque de Borrak y el de Alban d'Armer se hundieron espectacularmente, mientras el astuto Kemal, literalmente salvado por la campana, se apartaba largando velas de aquel infierno. Su homólogo Borrak murió con su gigantesco barco, alguien creyó ver al temerario Loredan entre las

2

Préveza (1538). Sombra de traición

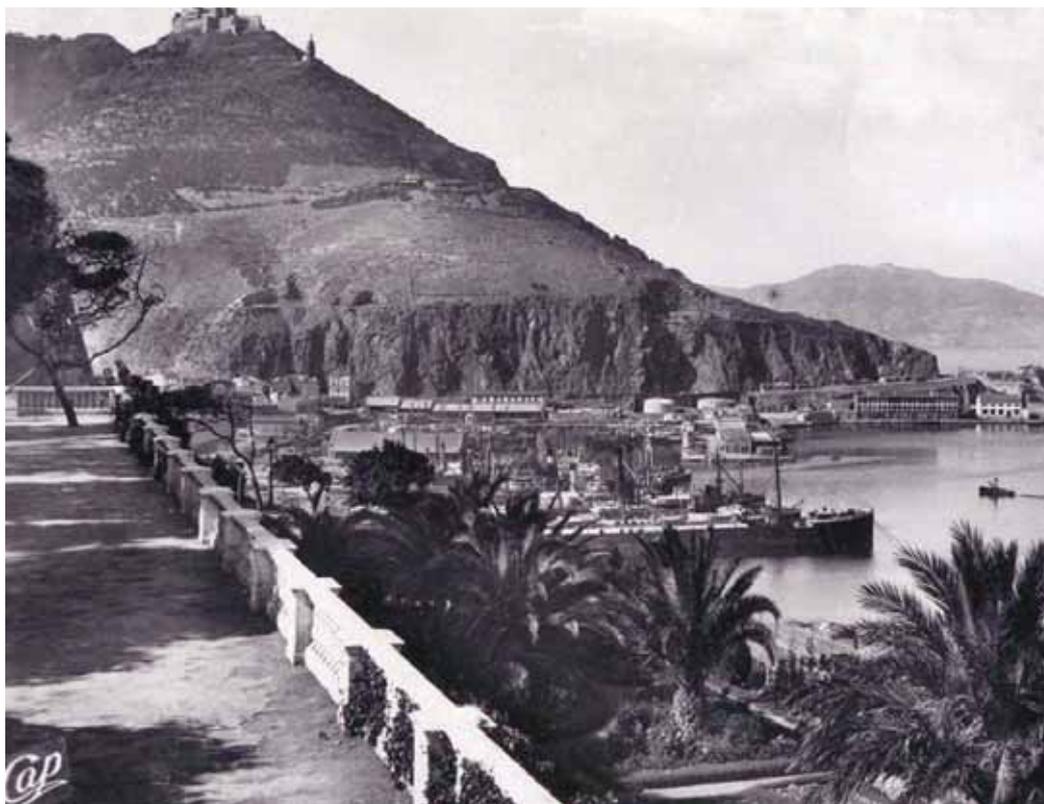
RELEVOS EN LA CUMBRE

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



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

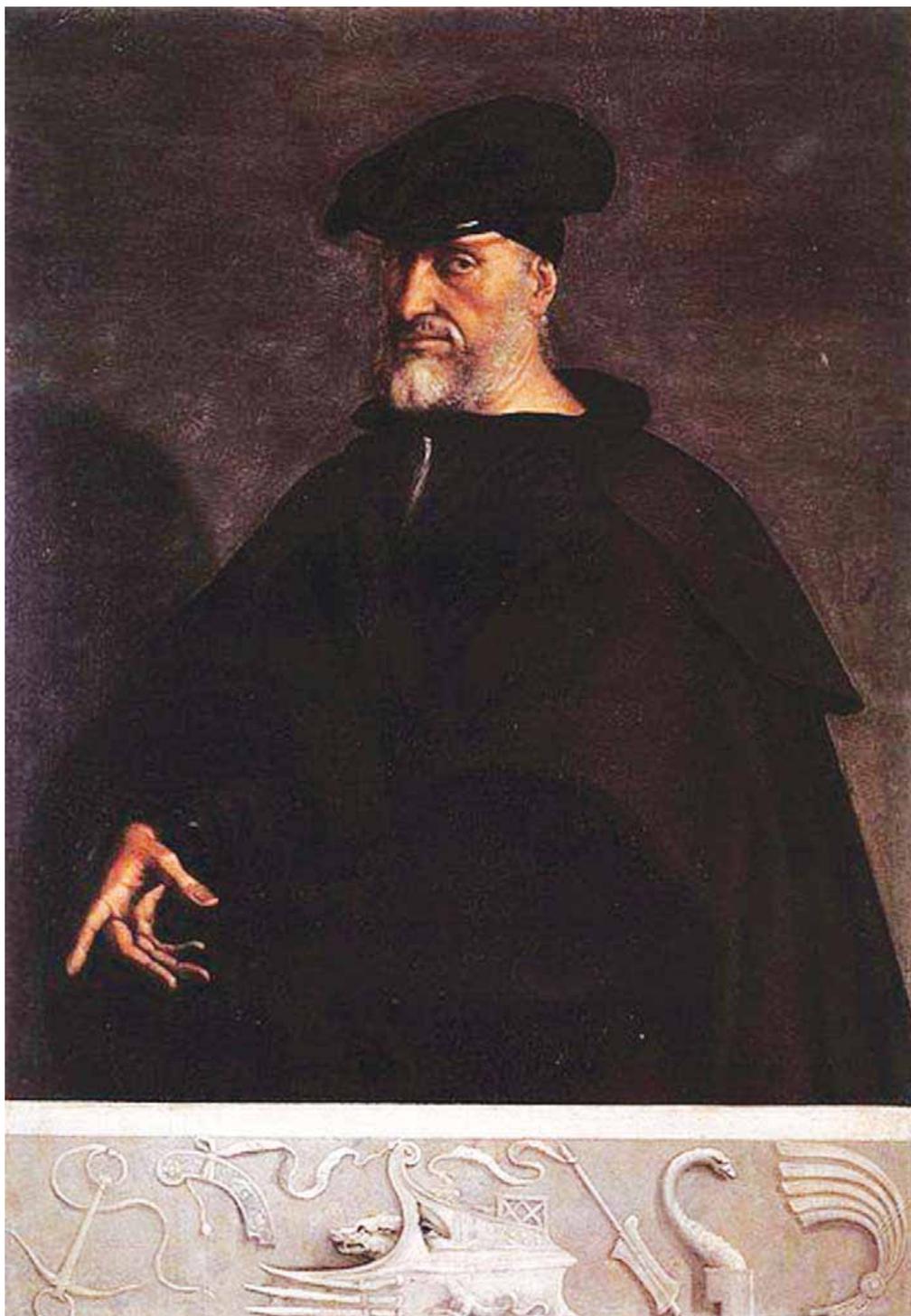
Pedro Navarro, Gonzalo ordenó a Andrada asegurar el puente principal que cruzaba el Garellano mientras él, con lo mejor de su gente, tendía otro de pontones en la aldea de Sujo, aguas arriba. En la madrugada del 29 de diciembre lo cruzaron los tres mil hombres de Alviano, sorprendiendo a los normandos de guarnición en Sujo. Segura esta cabeza de puente, el Gran Capitán cruzó con la infantería española y caballería acorazada. Las tropas de Saluzzo, en el puente principal, fueron desbaratadas de frente por Andrada y, con Alviano atacando su flanco derecho, se replegaron en desorden hacia el desfiladero de Formia. Allí, Bayard y Saluzzo



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

La extinta Armada corsaria estaba bajo el mando del hermano de Aruj, Jeireddín, que debuta en esta historia con un inmenso desastre; pero su hermano no se lo tuvo en cuenta, y entre los tres prepararon una nueva incursión contra Bujía, en la que pereció Ishaq y que concluyó con un nuevo y sangriento fracaso.

Los hermanos Barbarroja inician entonces una «travesía del desierto» resarciéndose de sus tropiezos; mientras tanto, otro pirata berberisco, Kurdogli, realizaba incursiones con su flota de cuatro galeras y una veintena de fustas en el Adriático veneciano. En 1515, reaparecen Aruj y Jeireddín en Yiyel y Cherchell colaborando con



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



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

los platos rotos. Así fue como Préveza, además de victoria naval de Jeyreddín, constituyó un golpe casi irreparable para la confianza entre aliados cristianos, pues su alargada sombra de traición llegaría a extenderse hasta la propia batalla de Lepanto, treinta y tres años después, período en que la Armada otomana, mandada por berberiscos, fue auténtica dueña del mar Mediterráneo. Esta primera alianza naval entre españoles, venecianos, genoveses y papales —muchos de ellos tradicionales enemigos— saltó hecha pedazos en 1540, cuando Venecia, en el colmo de la infamia, concertó un tratado particular con Solimán el Magnífico, al que aceptó pagar un tributo de

3

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

OTRO HOMBRE LLAMADO JUAN

Después de la batalla de Préveza y la muerte de Pargali Ibrahim, visir de Solimán el Magnífico, la guerra naval en el Mediterráneo toma un sesgo decisivamente favorable al poder otomano. Esto se debe al reclutamiento de renegados cristianos avezados en las campañas marítimas y a que los moriscos y corsarios berberiscos proveyeron a la flota de Solimán del necesario nivel para desafiar de tú a tú a las escuadras cristianas, a lo que había que sumar la consolidación de la hegemonía turca en el mar Egeo y Grecia gracias a las campañas de Jeireddín Barbarroja. Otro factor a añadir son las posibilidades estratégicas que se ofrecieron con el fortalecimiento de



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

Gran Capitán, resistía como valerosa Línea Maginot protegiendo la península itálica. ¿Qué camino quedaba para la conquista del *Mare Nostrum*? Solo uno: la isla de Malta, en el mismo centro neurálgico del Mediterráneo, que controlaba el estratégico paso del canal de Sicilia, y protegía el fácil despliegue desde Túnez con acceso inmediato a esta isla, gran trampolín hacia Italia.

Solimán planeó tomarla a mediados del siglo XVI con las mismas intenciones que lo harían los aliados en 1943: apoderarse posteriormente de toda la península itálica invadiéndola por el estrecho de Mesina. Como recuerda Íñigo Fernández en su obra sobre la batalla de Lepanto, tras la desaparición de Pargali Ibrahim el Imperio otomano había cambiado su tendencia orientalista de asimilación de la cultura romana y bizantina por una abierta reacción proislámica; la oleada iconoclasta



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

gran mortandad entre las galeotas que atacaban desde el Grand Harbour y los otomanos que conseguían desembarcar.

El sangriento fracaso dejó a los turcos sin otra opción que afrontar una guerra de desgaste claramente en contra de sus intereses: su logística no podía asegurarles tan larga permanencia en la isla, los hombres morían, enfermos, a racimos, y el gran socorro, como espada de Damocles, pendía sobre ellos amenazando con el desastre si llegaba a consumarse. A pesar de todo, Mustafá no cejó; los zapadores luchaban en el subsuelo para abatir los muros, mientras la artillería proseguía con su interminable machaqueo. El 7 de agosto la caballería cristiana

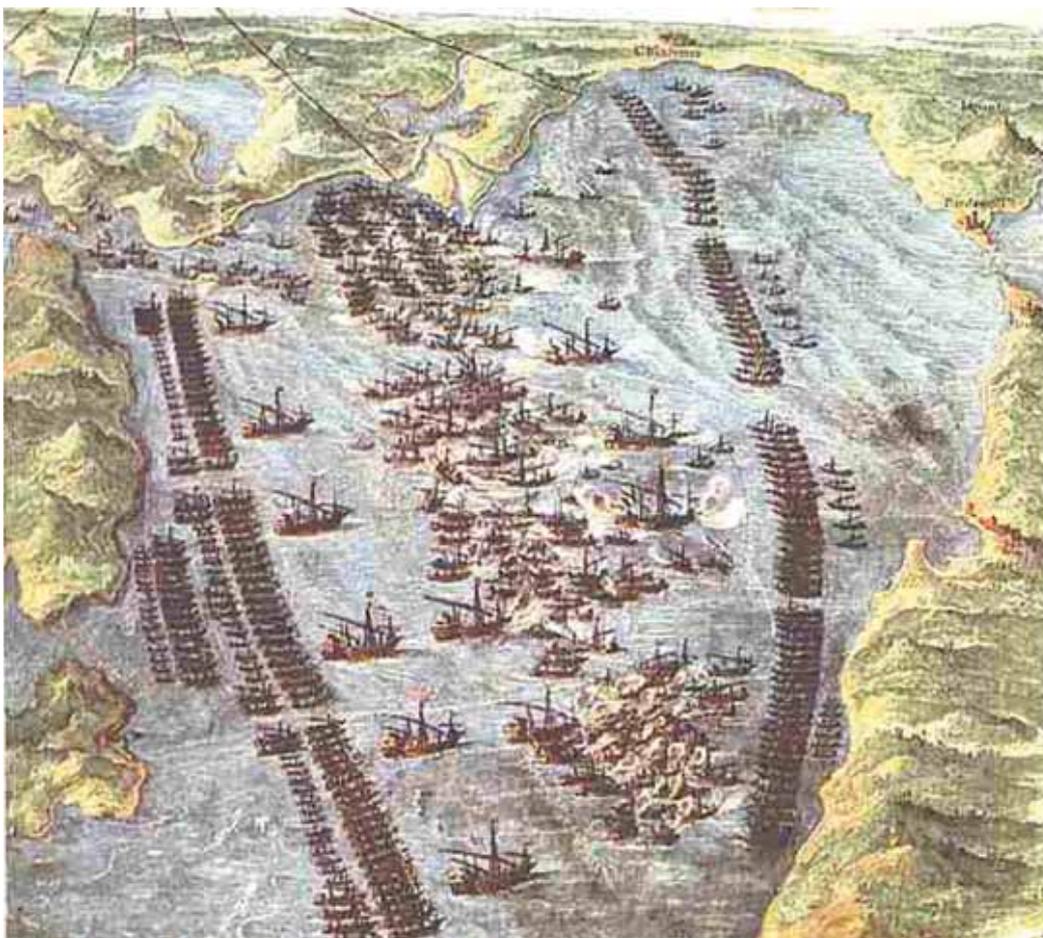


Imagen de Malta en 1940, durante la Segunda Guerra Mundial.

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

el hasta ahora venturoso Pialí Pachá. García de Toledo entró en Mesina en olor de multitud y cubrió de honores a Jean de Valette, hombre providencial en el lugar oportuno. Álvaro de Sande, extrañamente al margen, fue agasajado por el papa Pío V con una espina de la corona de Jesucristo. Felipe II le concedería, generoso, el título de marqués de La Piovera; tenía setenta y seis años y aún vivió ocho más a cargo de la ciudad de Milán.

Malta resultó la gran debacle final del reinado de Solimán el Magnífico, que falleció al año siguiente, 1566, el mismo año en que nacía Jacobo I Estuardo (futuro rey de Inglaterra) y se declaraba el Compromiso de Breda, es decir, la sublevación en los Países Bajos. De forma sintomática, cuando a Felipe II se le cerraba un frente, otro se abría irremediabilmente. Subió al trono de Estambul Selim II, hijo de Roxelana, que aún contaba, no obstante,



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

el poder militar otomano (pues desaparecieron casi cincuenta mil hombres entre ambos). Un príncipe italiano habría vendido su alma al diablo por ocupar el lugar de Juan de Austria, pero este, insobornable, preferiría haber sido cualquiera de sus guerreros al paladín de la prensa del corazón de la época, que fue lo que le tocó para su eterna decepción. Aun duramente golpeado, el poderío del sultán se mantendría en la mar, puesto que, al año

4

Osuna y cabo Celidonia. Una flota privada controla el Mediterráneo

GALERAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO DE ORO

A comienzos del siglo xvii, la galera, con diez siglos de reinado en el *Mare Nostrum*, era un buque de combate conocido, bregado y experimentado que nadie se atrevía a cuestionar. Los bizantinos las habían inventado, venecianos y genoveses las perfeccionaron hasta el colmo y aragoneses, turcos y franceses las emplearon en sus escuadras militares como potencias que pretendieron alguna vez el dominio en algún sector del Mediterráneo. Hemos visto cómo la nao «manca» —es decir, sin remos—, aparecida en la Edad Media a partir de la *navis caricata* latina, nave de carga o carraca, debutó con éxito en Constantinopla, pero empleada en los días de Zonchio (cien años atrás) en combinación con las galeras había fracasado por completo, y tan solo logró protagonizar



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

su antojo hasta el punto que considerara oportuno sin aprobación de la superioridad; en suma, una escuadra privada por la que nadie —salvo el propio rey— pudiera pedirle cuentas. Ni que decir tiene, no podían ser galeras difíciles de dotar de chusma completa y que habrían sido reclamadas inmediatamente por la monarquía. Pero si se trataba de pobres e «indefensas» naos, relegadas por todos los expertos a cometidos secundarios o transatlánticos, nadie pondría en principio inconveniente. El duque tuvo que saber, no obstante, que si su «inversión» daba resultado, enseguida sería envidia de todos en la corte, y, si fracasaba, no solo perdería dinero sino también reputación. De tal jugada solo podía salir bien librado el dominio español del Mediterráneo central, pero él, a corto y medio plazo, sería víctima segura, lo que convierte en más loable aún el



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

o viento, desprestigiándose por completo y quedando excluidas de las grandes batallas del siglo XVI en el Mediterráneo, Préveza y Lepanto.

Los avances de la artillería pesada montada en los nuevos galeones prometían, sin embargo, efectos contundentes y en ella tenían depositada su confianza tanto Ribera, que quedó a cargo de la flotilla, como el duque de Osuna, armador y patrocinador al margen de la Junta de Armadas de España. Se componía de dos grandes galeones, *Concepción* (capitana y del mismo nombre que la galera de fanal de Osuna, que tenía esta denominación como emblema), de cincuenta y dos cañones, y *Almiranta*, con treinta y cuatro piezas artilleras, bajo el mando del segundo de Ribera, Manuel Serrano. Las naos eran dos, la poderosa *Carretina* de Valmaseda, también con treinta y cuatro cañones a bordo, y *Buenaventura*, de veintisiete, que mandaba Urquiza; completando la escuadra una urca o urqueta, la *San Juan Bautista*, de treinta cañones y a cargo de Cereceda. El duque de Osuna bautizó su flotilla como *Las Cinco Llagas*, aunque



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

Como único trofeo, los turcos se llevaron la lancha española más grande, que iba a remolque del *Concepción*. Pero, sin haberlos podido aferrar, los seis bajeles españoles, que navegaban pesadamente, se despegaron de sus enemigos dejándolos vapuleados como una estera. Eran las dos de la tarde y, una vez más, los turcos no se vieron con ánimo de continuar. Diez de sus galeras estaban acribilladas y otras dos desarboladas, con lo que, sumando el destrozo al del día anterior, casi la mitad de la imponente Armada turca del sultán Ahmed, con once mil dociientos hombres a bordo, había quedado con graves averías, centenares de muertos e imposibilitada para volver a la lucha. Pero, a diferencia del primer día, los bajeles de Osuna sufrieron también muchos daños, especialmente en el aparejo, que estuvieron toda la noche reparando

5

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

ESPAÑA, ¿SE IMPONE?

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



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

en su persecución, pero, llegada la noche, «tomamos el viento en popa, que era recio, y apagando los fanales pequeños, que por señal llevábamos en las proas, quedó solo el de la capitana, la cual dio orden de que las ocho galeras fuesen de vuelta de los Fornos [los Dardanelos] camino de Alejandría, que ella seguiría». Así fue cómo Octavio de Aragón, después de aquella auténtica «demostración de Constantinopla», atrajo de noche a los perseguidores turcos con su capitana mientras el resto de su escuadra escapaba. Al cabo de unas horas, con una facilidad sorprendente, Octavio ordenó apagar su fanal y dio esquinazo a las galeras que trataban de alcanzarle. Reunido posteriormente con el resto de su flota, cayó sobre un convoy de diez caramuzales turcos procedentes de Oriente con un tesoro a bordo valorado en ¡millón y medio de ducados!



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

veneciana. El vencedor de cabo Celidonia no necesitaba más consigna que esta, la más deseada; esto derivaría en el primer combate naval de los tres que llevan el nombre del estrecho de Otranto, normalmente muy desconocido, puesto que se libró entre una flota española que no izaba el pabellón real y la escuadra veneciana, merecedora de otra de sus múltiples y vergonzosas jornadas.

Tuvo lugar el 20 de noviembre de 1611, en un día muy bueno, «de bonanza muy abonanzada», cuando, de forma similar a lo ocurrido en cabo Celidonia —donde Ribera se había enfrentado con solo cinco naos contra toda la escuadra otomana—, quince naos propiedad del duque de Osuna afrontaron toda la escuadra veneciana que no solo alineaba cinco naos más, sino también cuarenta galeras y seis galeazas. Los españoles disputaban



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

el mando de los almirantes Mencos, Massibradi y Peeters; llevaron todo el peso las capitanas españolas, volando la flamenca *Santa Bárbara* mientras se hundía la de Nápoles en ataque de brulotes. Los derrotados españoles se retiraron a Cartagena, pero al año siguiente el marqués falleció en el fallido intento de toma de Orbetello.

Terminaba así la difícil campaña naval de esta guerra en la que España afrontaba su propia aniquilación y Francia golpeaba a su antiguo adversario sin piedad. En el Mediterráneo el almirante-arzobispo De Sourdis fracasó por completo en los bloqueos de Rosas y Tarragona, probablemente por no haber comprendido

6

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

LA AMBICIÓN INSACIABLE

Luis XIV asumió a mediados del siglo xvii (1652) todo el poder de la Corona de Francia, dispuesto a cambiar el mundo, pues estaba hambriento de «la guerra, la gloria y el afán de dominio», como anota el general Fuller. Alumno adelantado del cardenal Mazarino, supo elegir eficientes ministros como Louvois y Colbert, que sanearon la Hacienda y pusieron a su disposición un flamante ejército, impulsando el expansionismo colonial en Canadá y construyendo sólidas fortificaciones, además de una Armada (*Armée Royale*) que permitiría a Francia rivalizar con enemigos como España u Holanda. Con apenas veinte barcos en 1650, Luis XIV lograría multiplicar esta cifra hasta un total de casi trescientas embarcaciones de todo tipo dadas de alta en sus listas durante todo su reinado.



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

más fogueadas en combate y habituadas a la batalla. Obligado por su política expansiva, Luis se aliaba con una de ellas para enfrentarse a la otra. Se casó por interés de Estado (*'raison d'État'*) con su prima María Teresa de Austria, hija de Felipe IV de España, por lo que a la muerte de este en 1665 reclamó derechos hereditarios de su mujer para apoderarse de los Países Bajos católicos (Bélgica), aún españoles. Ni corto ni perezoso, llegaría a un acuerdo con Carlos II de Inglaterra para cruzar la frontera de Flandes y ocupar Courtrai y Oudenarde, aunque se estrelló en la ciudad de Termunde, eficazmente defendida por el millar



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

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



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

incendiarios o «barcos de fuego», y resultaron destruidos con un resultado final de tres mil marinos, soldados, militares y civiles españoles muertos o desaparecidos. Solo se salvaron dos galeones de Nicolás Iudici, al que no gustó fondeadero tan expuesto así que lo abandonó antes del desastre. Para Duquesne, aquel espectáculo de doce galeones del rey católico ardiendo en la noche tuvo que dejar impronta en sus retinas, grabándose en la memoria como el éxito que alguna vez soñaría con repetir. Tal vez el azar brindara ocasión para ello.

De momento, su misión —en ausencia de Luis Víctor de Mortemart, de vuelta en la corte de Luis XIV para recibir el título de mariscal— era interceptar la flota holandesa y ahuyentarla de aguas sicilianas. Así que De Ruyter, informado en Palermo de que su enemigo se dirigía contra él desde el estrecho de Mesina, no tuvo tiempo ni para echar el ancla y puso rumbo, el 7 de enero, al norte del archipiélago de las islas Eolias, interpuestas entre Palermo y el estrecho de Mesina, enfrente del promontorio siciliano de Milazzo. Las siete islas eolias son restos de volcanes violentamente surgidos de



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

navíos franceses lo atraparon y, disparando sobre él sus piezas de grueso calibre, hicieron que volara por los aires. Algo parecido sucedió con el navío holandés *Steenbergen* y luego con el *Leyden*. Muy comprometidos se vieron también los españoles *San Felipe*, *San Carlos* y *San Antonio*, alcanzados primero por trozos ardientes de los brulotes o de buques que habían volado, luego batidos por la artillería de los buques franceses sin que pudieran escapar. El *Santiago* logró hundir, a cañonazos, dos brulotes; otros cuatro fueron sobre el buque insignia de Ibarra, el *Nuestra Señora del Pilar*, que consiguió eludir tres. Pero el último le trababa el majestuoso alcázar de popa, quedando inextricablemente unido a él y pasándole un infierno de llamas. Ibarra perdió una pierna, arrancada

7

Cabo Passero y Tolón. Derrota y revancha en el Mediterráneo

RENACIENDO DE LAS CENIZAS

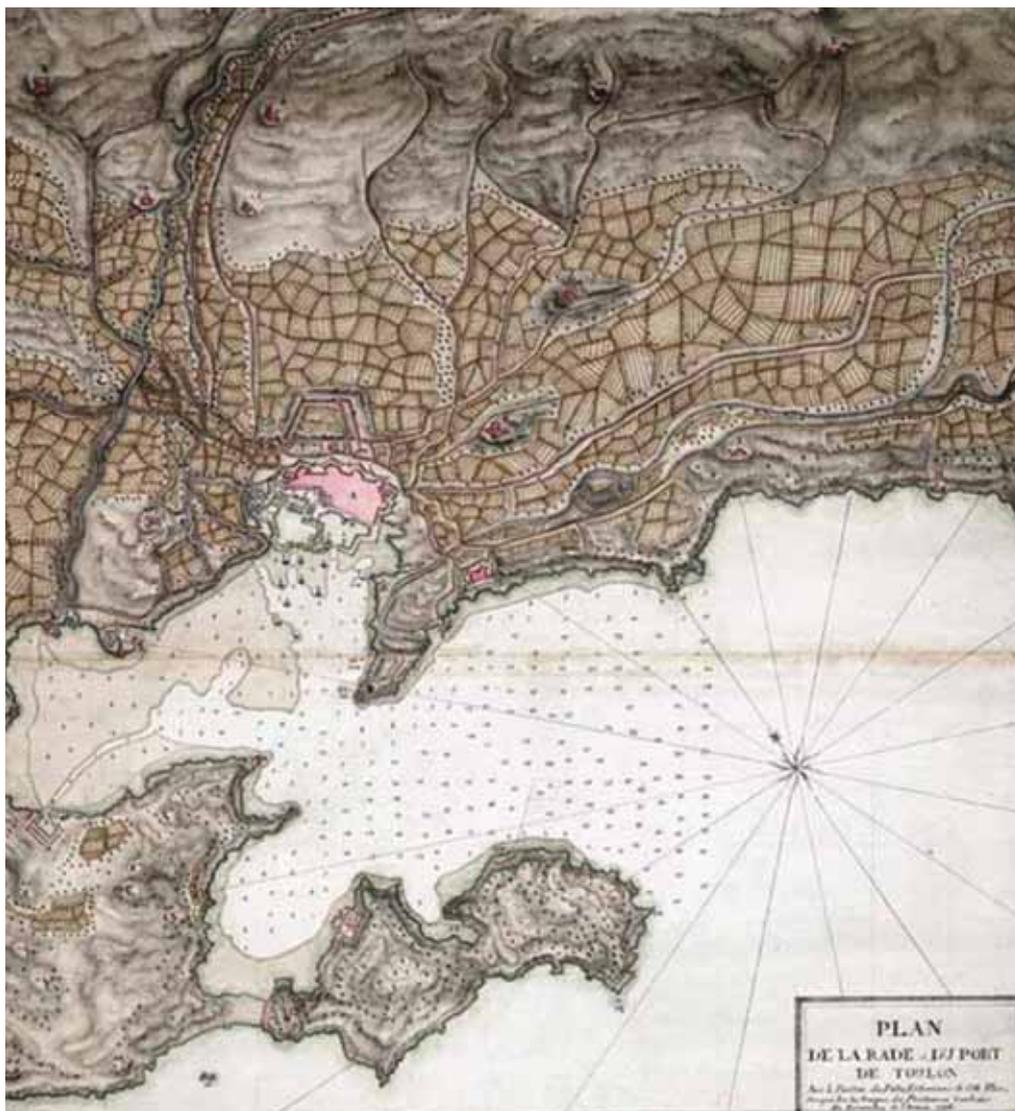
Devastada por la guerra de Sucesión, hundida psíquica y moralmente por más de medio siglo de decadencia con los desgraciados reinados de Felipe IV y Carlos II, arruinada tras cien años de guerras estériles contra todo y contra todos, troceada por los grandes monarcas depredadores del siglo xvii y masacrada por todas las hordas de asesinos, terroristas, saqueadores y ladrones piratas, la España que emerge al siglo xviii, centuria de las luces y la Ilustración, apenas debería haber sido otra cosa que un árbol marchito y quemado, con las ramas dobladas hacia el suelo y cuyo único futuro parecía ser la leña histórica. Atrás quedaban lejanos tiempos en que las escuadras de Aragón, o las galeras de Sicilia, señoreaban el mar de Levante a la busca de aventuras o pendencia en



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

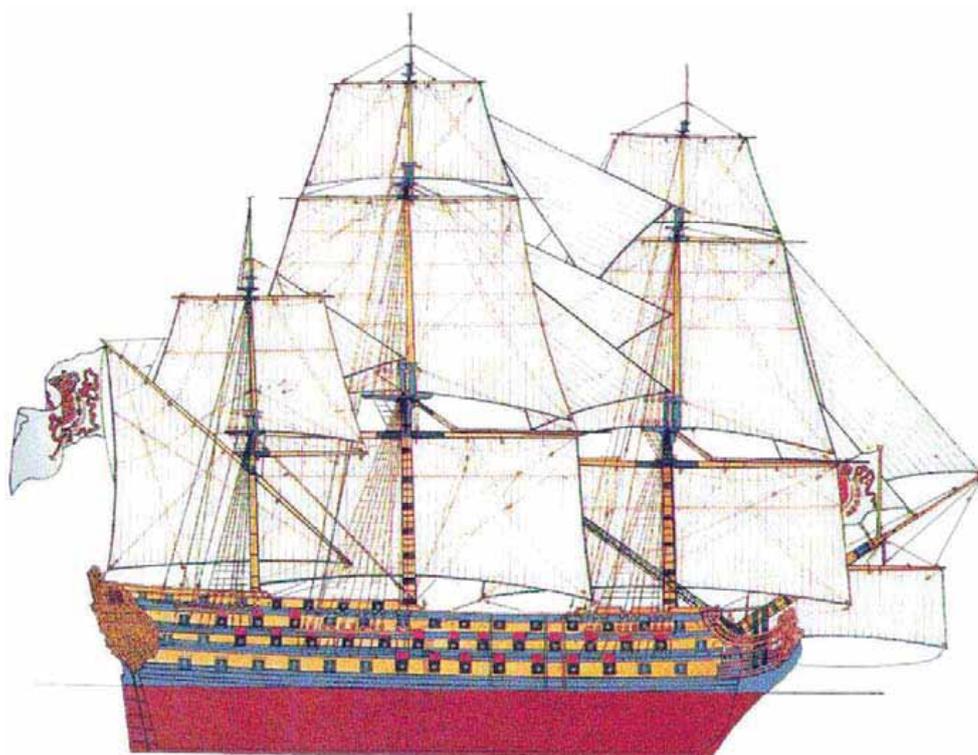
Luis, quien apenas gobernó medio año (1724). Su fallecimiento obligaba a Felipe, a regañadientes, a regresar al trono, sucediendo a su propio vástago.

La reina, entretanto, proyectaba planes descabellados, como apoderarse del trono imperial o recuperar las propiedades italianas para su hijo mayor, futuro Carlos III; siguió intrigando largo tiempo y provocando las crisis diplomáticas correspondientes. Tras unos productivos años en los que la escuadra española pudo ser reconstruida, en octubre de 1739 se declaraba la guerra del Asiento, otra vez contra Gran Bretaña, que imperiosamente pretendía romper el monopolio comercial de España con sus virreinos y provincias americanas. Pero, a finales de 1740, falleció el emperador austriaco Carlos VI y se reavivaron las ambiciones territoriales italianas de la reina Isabel de Farnesio. España, que se preparaba para combatir a cara o cruz en Cartagena de Indias por América del Sur, se vio de pronto también abocada a otra guerra en Italia por el



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

zorros que, habituados a artimañas de política internacional, intuyeron que podían entenderse; al fin y al cabo, a Francia no le interesaba en absoluto que un ejército español triunfara, como estaba haciendo, contra Austria en el norte de Italia, tradicional área de influencia gala. Así que el «joven» Navarro y su escuadra empezaron a ser



Estampa del navío *Real Felipe*, insignia de Navarro en Tolón.

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

Felipe y el *Hércules*. Contra estos tres buques —y, en especial, el navío insignia español— se abatieron cuatro colosos británicos (*Norfolk*, *Marlborough*, *Dorsetshire* y el propio *Namur* de Matthews) y dos navíos menores, *Essex* y *Rupert*. Por muy bien que dispararan, entrenados a conciencia, los ciento catorce cañones del gran navío español, y por mucha atención que atrajeran sobre sí el *Constante* (que quedó malparado) y el *Hércules* —a los que se incorporó el *Brillante* posteriormente—, la única forma de explicar cómo el *Real Felipe* sobrevivió aquella tarde es que algo tuvo que pasar con la artillería de grueso calibre de los grandes buques británicos. Produjo,

8

Abukir (1798). Un líder aislado

LA QUIMERA DE EGIPTO

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



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

primeros navíos atacantes; Hood, con el *Zealous*, libró una auténtica regata con Foley, del *Goliat*, para ser el primero en introducirse por el «agujero» y doblar la línea enemiga. Ganaría, finalmente, el *Goliat*. Sondando constantemente desde la proa, Foley alcanzó la proa del *Guerrier* y le cortó la T², barriéndole de proa a popa con sucesivas andanadas de sus cañones mientras pasaba. Hecha oportuna recarga, el *Goliat* disparó de nuevo, esta vez por babor, al viejo buque francés, que quedó para el arrastre. Largó entonces las anclas que llevaba a la pendura, pero la estacha dio más vueltas de la cuenta y el *Goliat* vino a quedar contra

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



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

habría conseguido caer él también en la efficacísima trampa inglesa. Este polémico marino aristócrata «reconvertido» a ideales revolucionarios tenía su sino escrito en la batalla de Trafalgar, años después.

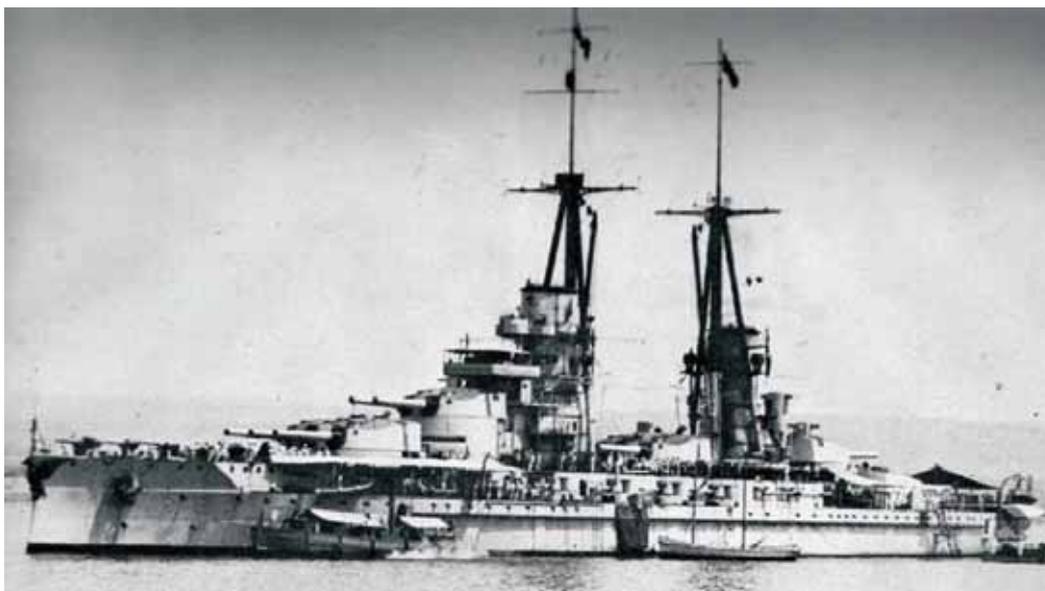
La batalla de Abukir llegó a su momento decisivo en el centro de la línea: mítico combate entre el *L'Orient*, el *Bellerophon* y otros tres buques ingleses. El almirante Brueys había muerto en su puesto, alcanzado por tres balazos de mediano calibre. Parece que fue del *Bellerophon* de donde partieron los disparos que prendieron fuego a la pintura azul fresca recién aplicada del buque insignia francés, y las llamas alcanzaron proporciones incontrolables en el alcázar que, cercado por el fuego, parecería antesala del infierno. Las batayolas del buque insignia estaban llenas de latas de aceite y pintura, lo que confirma la

9

Matanzas y guerrillas. Un siglo para la crónica de sucesos

MASACRES EN EL MEDITERRÁNEO

Terminadas las guerras napoleónicas entrado el siglo XIX, Gran Bretaña pudo hasta cierto punto proclamarse hegemónica en el *Mare Nostrum*, pero solo —como le sucediera a Bizancio— en las aguas en que estaba presente, como en torno a sus bases Gibraltar-Malta, Nápoles e incluso el delta del Nilo para vencer en Abukir. Sin embargo, de las viejas potencias marítimas apenas había desaparecido alguna; Francia, tras el Congreso de Viena y el último coletazo de Napoleón en Waterloo (1815) encajaba en el «traje» diseñado por el canciller austriaco Von Metternich con la restauración de los Borbones (Luis XVIII y Carlos X) hasta la revolución de 1830, creando de nuevo la prosperidad necesaria para revitalizar la base de Tolón. La revolución



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

acorazados policalibres con máquinas de vapor alternativas, los *Re Umberto*, *Sicilia* y *Sardegna*, a los que se añadirían *Regina Margherita*, *Regina Elena*, *Benedetto Brin*, *Vittorio Emanuele*, *Emanuele Filiberto*, *Ammiraglio di Saint Bon*, *Roma* y *Napoli*. Entrado el nuevo siglo con la competencia entre cruceros acorazados de los tipos *Garibaldi* y *San Giorgio*, el coronel de ingenieros Vittorio Cunniberti recogió el testigo de Brin para introducir la Marina italiana en el mundo de los acorazados de tercera generación, con artillería monocalibre y propulsados por turbinas de vapor: los *dreadnought*. Con la ayuda de Edoardo Masdea, Cunniberti proyectó y construyó un *dreadnought* experimental, el *Dante Alighieri*, de 1913, seguido de la serie de los *Cavour*: el *Leonardo da Vinci*, construido en Génova, *Conte di Cavour* y *Giulio Cesare*, que llegaron a la Primera Guerra Mundial y, después,



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

había incursionado allí al principio de la guerra para terminar refugiándose en los estrechos, dentro de la mítica Constantinopla.

Se trataba, así, de una bella fantasía que, como todas las de este pelaje, terminaría convertida en audaz tentativa condenada al fracaso. Para la ocasión, el almirante austriaco Haus designó al capitán de navío Horthy que, con tres rapidísimos cruceros (veintisiete nudos) armados cada uno con una decena de cañones de cien milímetros (*Novara, Saida y Helgoland*), se reunió en Cattaro con varios veloces destructores, el crucero acorazado *Sankt Georg* y el blindado *Budapest* —que servirían de apoyo a la operación—, además de aviones y submarinos. Zarparon en plena noche del 15 de mayo y la pareja de destructores logró sorprender un convoy italiano de tres mercantes escoltados por otro destructor, que fue hundido junto con dos de los cargueros, triste presagio

10

Tarento. Sentencia para la flota italiana

NUEVOS TIEMPOS PARA LA GUERRA NAVAL

El paso del siglo XIX al XX fue una época cargada de proyectos, inspiraciones y presagios. En el mundo de la guerra naval, el acorazado alcanzó definitivamente madurez con el *dreadnought*, concebido por el almirante Fisher, pero compartiendo en realidad ideas con brillantes diseñadores meridionales como Vittorio Cuniberti. Francia lograba materializar el primer submarino operativo (*Gymnote*), pero también lo había hecho, casi al mismo tiempo, Isaac Peral, al que España sumaba al teniente de navío Fernando Villaamil, que rubricaba las líneas básicas del contratorpedero *Destructor*. Parsons revolucionaba radicalmente los grupos motores de los vapores con su *Turbinia*, mientras la electricidad descubierta por Edison llegaba a los buques de guerra y un invento



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

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

No habría, sin embargo, suerte esta vez: descubiertos por el radar británico, los jefes de las defensas esperaron a que estuvieran cerca para abrir fuego y desatar el infierno sobre los pequeños medios de ataque. Las

11

Gaudo-Matapán. La última batalla

TENTANDO A LA SUERTE

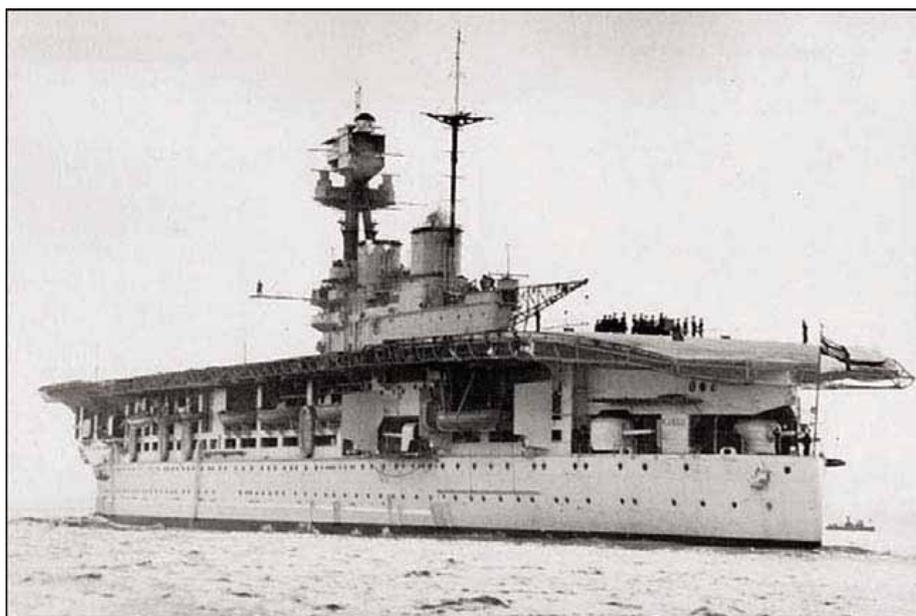
A veinte millas al suroeste de la isla de Creta —la de la civilización minoica y el legendario Minotauro (posible origen de la cultura tauromáquica)— existen dos pequeños islotes a los que tan solo llega un caique-ferri que enlaza con la población cretense de Sfakion. Al terminar la Segunda Guerra Mundial el mayor de ambos, Gavdos, apenas estaba habitado por trescientas familias; hoy día solo quedan setenta isleños, casi ermitaños, mientras que el cercano islote de Gavdopoula está deshabitado. Son enclaves típicamente mediterráneos, con buena temperatura la mayor parte del año y a los que solo afectan seriamente temporales del sur, pues la inmensa muralla de la isla de Creta los protege de mistrales y meltemis. Gavdos es un hito al doble de distancia de Nápoles

12

El convoy Pedestal. Guerra subordinada en el Mediterráneo

UN PERVERSO EFECTO MARIPOSA

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



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

situación se prolongaba infructuosamente y el convoy británico terminó escapando sin daños, aunque la aviación del Eje hundió luego dos de los mercantes y los dos restantes se irían a pique en el mismo Grand Harbour de Malta, echando a perder casi todo el trabajo de Vian y sus hombres. Un formidable temporal se cobraría después nuevas bajas, dos destructores italianos y uno británico que se hundieron como tributo a un Mediterráneo irritado por tantas hostilidades.

El refuerzo militar de Malta mejoró considerablemente cuando dos viejos portaviones británicos, *Eagle* y *Argus*, junto al portaviones estadounidense *Wasp*, zarparon de Gibraltar llevando a la isla casi un centenar de cazas Spitfire para la defensa contra los bombarderos alemanes. Este decisivo envío coincidió con el desplazamiento del *Fliegerkorps II* al frente de Rusia, con lo que Malta



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

dos torpedos cada uno, excedían con mucho el radio de acción de sus predecesores biplanos.

Si el curso de los buques italianos era incierto, no lo era menos el de Vigorous, que, una vez rebasado el saliente de Cirenaica, se internaba no solo en el «coto de caza» de la flota italiana, sino también en área dominada por la aviación alemana —que movilizó contra los convoyes casi quinientos aparatos— con base en Sicilia y el norte de África, aparte de las lanchas torpederas teutonas (*schnellboote*) ubicadas en Bengasi, Derna y Tobruk, sobre la costa libia. De esta manera, Vigorous sufriría numerosos golpes, y sus mandos lo llevaron, durante el 15 de junio, a un enloquecedor ritmo de avances y retiradas sobre Malta según se intuía la proximidad de la flota italiana o arreciaban los ataques alemanes desde Cirenaica. Era la triste suerte de un convoy acorralado que no tenía por dónde escapar. Finalmente, las lanchas alemanas torpedearon el

Bibliografía y fuentes

BENNASAR, Bartolomé. *El galeote de Argel*. Madrid: El País, 2005.

BETRÁN MOYA, José Luis y MORENO MARTÍNEZ, Doris. *Barroco*. Madrid: Arlanza, 2000.

BRISTOW, Desmond y Bill. *Juego de Topos. Las memorias del jefe de la Sección Española de los Servicios Secretos Británicos*. Barcelona: Ediciones B, 1993.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. *Las Armadas de Felipe II*. Madrid: San Martín, 1988.

CLISSOLD, Stephan. «Cristianos renegados y corsarios berberiscos». En: *Historia y Vida*, 1977; n.º 107: 75-84.

Las imágenes se insertan con fines educativos.
Se han hecho todos los esfuerzos posibles para contactar
con los titulares del *copyright*.
En el caso de errores u omisiones inadvertidas, contactar
por favor con el editor.