

EL ECO DE CARTAGENA.

Sábado 28 de Febrero de 1880.

LA MARINA DE GUERRA.

ESTUDIOS HISTÓRICOS
XIII

Seguramente que ante los hechos que hemos ligeramente apuntado en el antecedente artículo, lo primero que se ocurrirá preguntar es, donde estaba nuestra Marina de guerra. Si retrotraemos la consideración al estado en que dejamos á la España al fallecimiento de Felipe IV, su misma dolorosa elocuencia nos responderá que en ninguna parte. La Armada Real de España, aquella que glorioso palenque fué de los Bizanos, Juan de Austria, Garcia de Toledo, Rivera, Abellaneda, F. de Oquendo, si no era completamente nula, faltábale poco para serlo. Las guerras de Holanda; las que nos vimos obligados á sostener con la Alemania, con la Francia, con la Italia y con la Inglaterra, es decir con la Europa coaligada contra España; y las intestinas que encendió Richelieu en el seno mismo de ella, apenas si dejaban atender á otra cosa que á esta lucha continental; por lo mismo que era la que más pesadamente se hacia sentir sobre nosotros. Mucho interesaba á España la seguridad de sus Colonias; pero los escasos rendimientos que la infidelidad ó la fortuna dejaba llegar hasta ella, más que para las atenciones navales, se necesitaba para compra de cañones y arcabuces, y para el sostenimiento de los ejércitos de campaña.

Durante los últimos diez años del reinado de Felipe IV, no tenemos noticia de habernos construido más buques para la Armada que seis galeones, un patacho y dos navios, aquellos por asiento y estos por cuenta de D. Miguel Oquendo, hijo del célebre D. Antonio, almirante que era de la Escuadra del Océano. Los dos últimos buques sucumbieron con todos los demás de su mando, es decir casi toda la Armada de España sobre las arenas de Rota, bajo un furioso temporal, el primero de Octubre de mil seiscientos sesenta y tres. Tras del hombre los elementos: la calamidad por todas partes.

Mermadas por tales contratiempos nuestras fuerzas de mar, los pocos buques de que se podía disponer, en su mayor parte galeones y pataches, apenas si podían dedicarse á otras empresas, que no fuera la de custodiar las flotas. No de otro modo hubieran crecido el arrojo y audacia de los forbautes hasta la altura que hemos visto. Tan repentino como extraño engrandecimiento de este poder anómalo, dá la más cabal idea de lo que sería nuestra Marina en aquellos tiempos. Puede sacarse

por una deducción lógica cual sería también su estado de organización material, y aun su estado moral. El hecho de Legrand, llevado á cabo sobre uno de nuestros navios, en el que no sabemos que admirar más, si el atrevimiento del pirata, ó la indolente apatía del Comandante español, motivos son para poder formar juicio de ello; y esto está en la misma naturaleza de las cosas. En las transiciones de la vida humana, en ninguna suelen aflojarse tanto los resortes morales como en la desgracia. Cuando se lucha en condiciones tan desfavorables como luchaba nuestra Marina, teniendo contra sí las escuadras de las naciones más poderosas del mundo, la codicia armada, las contrariedades de la fortuna y hasta los elementos mismos en descomulgación conjura para aniquilarla y borrar su existencia de los mares, ¿que mucho es que la fé faltara, y el desaliento cundiera? ¿que extraño que D. Juan de Benavides abandonara la flota que traía en su conserva á una poderosa escuadra holandesa; y que D. Lopez de Hoces, después de haber perseguido y apresado diferentes buques franceses y holandeses, cargado de superiores fuerzas, dejara que murieran sus navios en el puerto de Guetaria?

De tal manera se iba aniquilando de día en día nuestro poder flotante, que llegó el caso (1663) de que para mantener las comunicaciones entre la España y sus colonias, y salir al encuentro de los galeones de las Indias, tuviera que contratarse una pequeña escuadra con un genovés, llamado Facondo; y en 1665 hizo el gobierno otro ajuste con otro genovés, llamado Ippólito Centurione de un nuevo fletamento de ocho buques de guerra que debían hallarse para el mes de Abril en la bahía de Cádiz, con objeto de pasar desde allí á Lisboa, y obrar contra aquella plaza en combinación con el ejército de tierra al mando del marqués de Caracena; intentos que quedaron en proyecto, por que después de hecho el ajuste, salió el gobierno genovés oponiéndose por no permitirlo las leyes de la República.

De este empobrecimiento material, y del consiguiente decaimiento moral, ingleses y holandeses por tugueses y franceses, supieron sacar partido para arrancar impunemente á España sus plazas más importantes, como Madrid y Dunferque, puertas por donde los ejércitos de la Francia y de la Inglaterra entraron á ocupar, la Flandes marítima; las de Telamona, Salinas, San Estéban, Piombino, y Porto Longone en Italia, los franceses; las comerciales de Guinea y de los reinos del Congo y de Angola, los holandeses; y con la pérdida de Portugal, todo el Brasil en América, en Africa á Tanger y en el Atlántico á las Azores.

Tras estas pérdidas con sus trascendentales consecuencias trajo consigo la falta de una Marina fuerte y bien organizada.

No obstante, de estas condiciones desfavorables; y aun dentro de la misma pequeñez numérica, hemos de ver algunos hechos distinguidos, que pueden considerarse como los últimos alientos vitales de una existencia próxima á extinguirse. Tales fueron, el que llevó á cabo D. Pablo Fernandez de Contreras poniendo en fuga á varios buques ingleses que aguardaban á la boca del Estrecho á nuestros galeones de América; el del general D. Diego de Ibarra, apresando con su navio á otro de la misma nación; á D. Lopez de Hoces, ya citado, en las costas de la Rochela apresando tres navios franceses y una division de cinco buques holandeses, con más seis marchantes, después de haber quemado nueve de estos; y por este, orden algunos otros que pudiéramos citar, todos de honrosa memoria para el honor de nuestra marina que así sabia sacar partido de la misma adversidad, entre los cuales hay uno que no debemos pasar en silencio.

He aquí como lo refiere M. Villemain, ya citado en el curso de estos estudios.

«En mil seiscientos cincuenta y siete después de haber pasado Blake el invierno entre Cádiz y las costas de Portugal, supo, á la vuelta de la primavera que una flota española más rica aun que su primera presa, estaba anclada en la bahía de Tenerife. Partió el 15 de Abril, y el 20 tocó en aquel punto. El almirante español que no era indigno de combatir á este temible enemigo, puso al abrigo sus pequeños buques bajo las baterías de los fuertes que defendían la costa, y ancló más adelante con seis grandes navios. Blake resolvió quemar los galeones, si no podía apoderarse de ellos: dividió sus fuerzas: penetró Stayner en la bahía y atacó á los navios bajo el mismo fuego de las fortalezas. Cerca de las mismas colocó el almirante alguno de sus mayores buques, cuya artillería forzó á la guarnición enemiga á abandonar un puesto tan peligroso, y con el resto de su fuerza combatió durante cuatro horas, á los grandes galeones que fueron incendiados, mientras que Stayner quemaba ó echaba á pique el resto del convoy. Esta flota encerrada así en la bahía de Santa Cruz, pereció toda entera sin enriquecer á los vencedores.»

A Villemain le faltó decir que sobre todo lo que allí pereció quedó á salvo el honor español, que quiso ver hundirse buques y tesoros en lo profundo del océano antes que ser trofeos del enemigo.

La Marina mercante, desampara-

da, sin buques de guerra que la protegiesen; huérfana en la inmensidad de los mares y objeto constante de aventureros y piratas, tuvo que volver sobre sí misma convirtiéndose en; Buques de marchantes en corsarios. Así vemos, por ejemplo al mallorquin Jayme Canales quemando con sus dos fragatas á un navio de guerra inglés, debajo del cañon de un castillo; y tomar á otro al abordaje; á otro mallorquin, Pedro Elexes, en el tiempo de la guerra de Cataluña, en treinta salidas que hizo en dos años, apresó trescientas embarcaciones; al mismo consolo un buque de treinta y ocho cañones, embestir á cinco navios de guerra ingleses, que empeñados en echarlo á pique, le hicieron diferentes descargas de á cien cañones á la vez, logrando salir libre de entre ellos, con la gloria de haber tomado á uno por abordaje, entregándose después á las llamas. Reparado su buque, volvió á tener otro combate muy obstinado con dos pingües también ingleses, á los cuales rindió por abordaje, haciéndose dueño de grande riqueza.

Pero entre estos héroes de la marina mercante, ninguno como Jayme Liorens. Este, con solo una fragatilla de veinte cañones, se atrevió á abordar por la popa á un navio inglés, de cincuenta y ocho, peleando denodadamente hasta rendirlos repitiendo igual operación, y con el mismo éxito, con una fragata de veinticinco cañones. El último hecho de su arrojo llevó consigo el sacrificio de su vida, cuando vislumbraba la victoria; tal fué el embestir con su fragata á tres ingleses, de treinta veintiocho, y veinte cañones, que hubieron al fin de rendirse, después de encarnizada lucha, haciendo á los vencedores dueños de los cuantiosos caudales que á sus bordos conducían.

Peró ¡ay! que todos estos triunfos si honrosos siempre para España ni se repetían todos los días, ni su trascendencia alcanzaba mas allá del campo de acción donde se sucedían; la España había muerto moralmente; ya no tenía ejércitos para guardar, siquiera sus fronteras, cuanto menos para mantener su política y su buen nombre en los pueblos que había dominado; ni marina que hiciera respetar su pabellon en los mares. Ya los buques holandeses no arriaban su bandera al rendirse el salido. Felipe IV, poco antes de bajar al sepulcro había estipulado con la Holanda que en los encuentros sobre el mar los buques españoles y holandeses bajarían al mismo tiempo sus banderas. Algunos años más tarde... la Francia llevó más allá sus pretensiones; pero esto pertenece ya al reinado de Carlos II, de que hablaremos en el artículo inmediato.

MANUEL GONZALEZ

(Se continuará.)