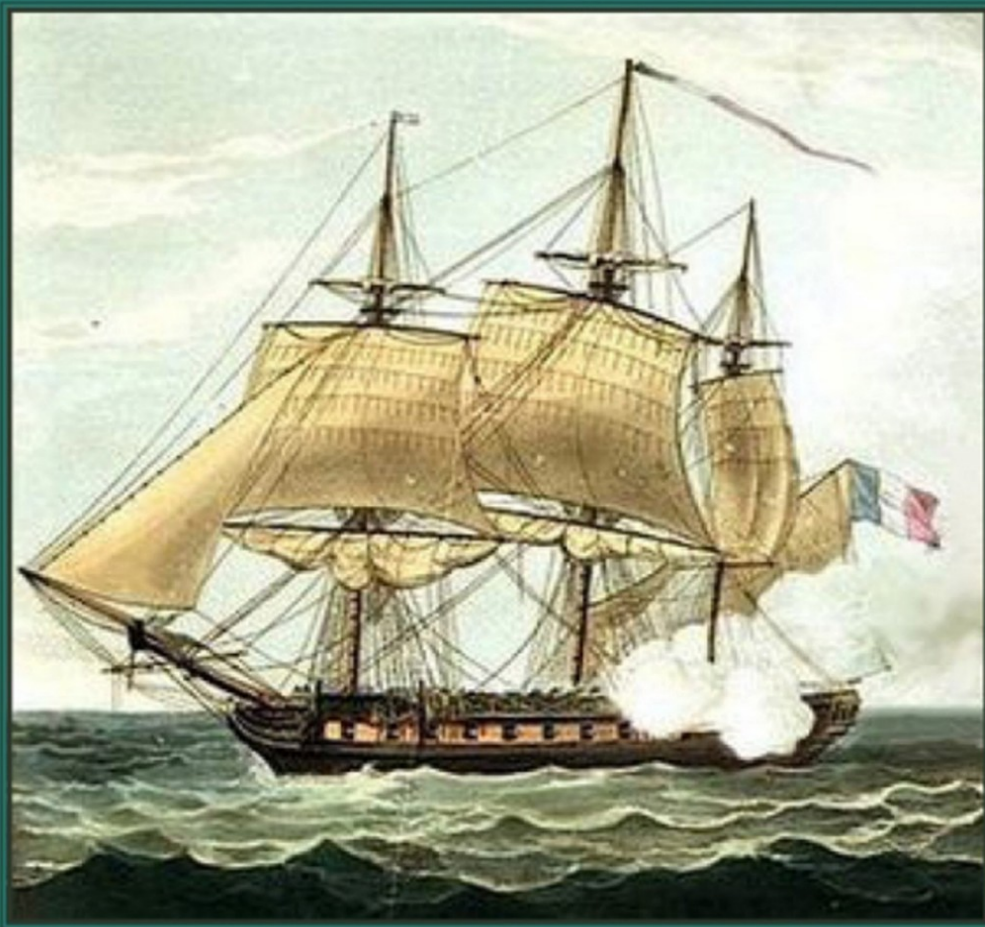


LUCIANA FERRARI

Atacar en el mar para vencer en tierra

El extraño caso de la fragata francesa apresada por los ingleses en el golfo de La Spezia (1793)



Traducido por Mariano Bas



FERRARI LUCIANA

ATACAR EN EL MAR PARA VENCER EN TIERRA

El extraño caso de la fragata francesa apresada por los ingleses en el golfo
de La Spezia (1793)

Traducido por Mariano Bas

© 2023 - FERRARI LUCIANA

Índice

Preámbulo

CAPÍTULO I: LA FRANCIA REVOLUCIONARIA EN GUERRA

La situación de la flota naval francesa

La Marine Royal fue víctima de la revolución²⁰

CAPÍTULO II: EL ENFRENTAMIENTO ENTRE FRANCIA E INGLATERRA EN EL MEDITERRÁNEO

CAPÍTULO III: LA DIFÍCIL NEUTRALIDAD DE GÉNOVA

CAPÍTULO IV: FUENTES HISTORIOGRÁFICAS Y ARCHIVÍSTICAS

CAPÍTULO V: LA FRAGATA DE GUERRA LA IMPERIOSA

CAPÍTULO VI: LAS DIFICULTADES DE LA NAVEGACIÓN EN EL MEDITERRÁNEO

CAPÍTULO VII: CÓMO SE LLEGÓ A LA CAPTURA DE LA IMPERIOSA

MAYO

JUNIO

JULIO

AGOSTO

SEPTIEMBRE

OCTUBRE

CAPÍTULO VIII: EL CAPITÁN JACQUES BOSC Y LOS MOTINES EN LA MARINA FRANCESA

CAPÍTULO IX: CÓMO FUE CAPTURADA LA IMPERIOSA

CAPÍTULO X: QUÉ QUEDÓ DE LA IMPERIOSA EN EL GOLFO DE LA SPEZIA

CAPÍTULO XI: LA VUELTA DE LA TRIPULACIÓN A FRANCIA

CAPÍTULO XII: A LA BÚSQUEDA DE LOS EFECTOS DEL CAPITÁN BOSC

CAPÍTULO XIII: TILLY, LA GUERRA Y LA PROPAGANDA

Fuentes de archivo

Bibliografía

Sitografía

Note

CAPÍTULO I: LA FRANCIA REVOLUCIONARIA EN GUERRA

El frente del Mediterráneo

Estamos en el segundo año de las guerras contra la Francia revolucionaria. Tras la ejecución de Luis XVI (el 21 de enero de 1793), Inglaterra se convierte en el alma de una coalición en la que entraron a formar parte países ya en guerra con Francia (como Bohemia y Hungría, a quienes la Asamblea Legislativa había declarado la guerra el 20 de abril de 1792) y otros a quienes Francia declaró la guerra después de la ejecución del rey.

Inglaterra fue el primer país al que Francia declaró la guerra, pero no fue pillada desprevenida. El gobierno de Londres estaba ya en alerta desde diciembre de 1792. Para discutir las relaciones con Francia, la reunión del Parlamento fijada para finales de enero se anticipó al 14 de diciembre y eso había provocado movimientos militares, que el rey había justificado como propios de la normalidad para así no alarmar a Francia. Pero entretanto se aumentaba el número de marineros, se encargaban nuevos barcos (dos de sesenta cañones), se iniciaba la preparación de 44 navíos de línea, que habrían debido ascender a 70, sin contar las fragatas. Se trataba de una flota formidable y tenía ya la orden de aprovisionarse para 4 o 6 meses. Y se empezaba a hablar de un plan de operaciones en Francia.

En la sesión del 14 de diciembre, hubo incluso una voz favorable a un tratado amistoso con Francia, pero la propuesta fue rechazada y poco después el gobierno inglés hizo cesar toda comunicación con el francés y llamó a su embajador. Sin embargo, el gobierno francés mantuvo en Londres un agente, al que encargó expresamente garantizar a la nación inglesa que Francia no deseaba más que unas buenas relaciones y asimismo encargó al representante de la república francesa en Londres, Chauvelin, que se reuniera con lord Grenville, ministro de exteriores, para tratar de evitar una ruptura⁹.

El primer ministro William Pitt el Joven, no habría querido entrar en guerra, pero el avance de los franceses en los Países Bajos empujó al gobierno a

romper relaciones con Francia. Al embajador francés se le negó negociar con lord Grenville¹⁰ .

Y fue Inglaterra la que llevó a cabo la primera acción hostil al capturar un navío francés sospechoso de espiar movimientos de la flota inglesa en Spithead¹¹ .

Francia, que a su vez, se había colocado en estado de defensa con el aumento de los gastos militares (había aumentado la fabricación de barcos de todo tipo, reforzado su armamento en los puertos de Tolón, Brest y Marsella, ordenado una leva extraordinaria de contingentes de mar y tierra y decretado el recurso a la guerra de corso), se anticipó los futuros coaligados al declarar la guerra a Gran Bretaña (1 de febrero de 1793) y, a continuación, a Holanda (1 de febrero), Rusia (7 de febrero), España (7 de marzo), Austria (el emperador era también rey de Hungría y Bohemia) y Prusia (Prusia y Austria habían suscrito una liga el 7 de febrero de 1792). Inglaterra a su vez se alió con Austria (20 de abril), con Rusia (25 de marzo), con el rey de Cerdeña (23 de abril), con España (25 de mayo), con Prusia (11 de julio), con el reino de Nápoles (12 de julio) y con el Imperio (30 de julio). También entraron en la coalición antifrancesa Portugal (23 de septiembre) y el gran ducado de Toscana (28 de octubre).

 <p>República Francesa</p>	<p>Vs.</p>	 Austria e Imperio  Prusia  Gran Bretaña  Holanda  Reino de España  Reino de Portugal  Reino de Nápoles  Reino de Cerdeña
---	------------	--

Salvo Suiza y Suecia, todas las grandes potencias europeas se alinearon contra la Francia revolucionaria, que debía combatir sola.

En este gráfico no aparece la bandera de Rusia, aunque era aliada de Inglaterra desde el 7 de febrero. En realidad, Rusia no participó activamente en la guerra de la primera coalición, pues la emperatriz Catalina la Grande, muy implicada en el frente polaco, se limitó a mandar algunos voluntarios y naves de la flota del Báltico para controlar las costas septentrionales francesas.

De los estados italianos, inicialmente quedaron fuera del conflicto los Estados Pontificios (aunque en 1791 habían condenado la revolución), el reino de Nápoles, las repúblicas de Génova y de Venecia y el gran ducado de Toscana.

Francia se encuentra por tanto empeñada en muchos frentes, pero cuando las operaciones militares se desplazaron al Mediterráneo, este se reveló como el más problemático, porque tenía como dificultad principal el aprovisionamiento de víveres. De hecho, los suministros para las tropas no podían encontrarse en los pueblos atravesados por el ejército, como ocurría

en las campañas del norte, sino que tenían que llegar por mar desde los pueblos que estaban provistos, pueblos que a veces estaban muy lejos. Indicamos, traduciendo libremente y sintetizando, el cuadro de la compleja situación tal y como lo describe el historiador francés Gilles Candela, que ha dedicado un análisis sintético y claro a los problemas de la armada del Mediterráneo.

En otoño de 1792, la división del Var, comandada por el general Anselme, conquistó el condado de Niza sin ninguna dificultad, pero ya al inicio del invierno de 1793, cuando se producían los primeros combates por el control de los pasos alpinos, se presentó el problema del aprovisionamiento de las tropas. La insuficiencia de las provisiones se debía ante todo al aumento de los contingentes militares, debido a su vez a la prolongación de las operaciones bélicas. Los efectivos del Ejército de Italia aumentaban continuamente y así también aumentaba proporcionalmente la necesidad de alimentos. La búsqueda de una fuente de aprovisionamiento se convierte en algo urgente, pero el condado de Niza, donde estaba concentrada principalmente la presencia militar, no era suficiente ni siquiera para sí mismo en el plano alimentario y debía recurrir a importaciones masivas. Cuando no fue ya posible contar siquiera con productos de la mayor parte de los departamentos de la Provenza y del Languedoc, dedicados a proporcionar víveres al ejército que debía enfrentarse a los españoles en los Pirineos, el Ejército de Italia pasó a depender en gran parte de los suministros provenientes de los estados italianos y de los pueblos del Levante. La posterior insurrección de Tolón requirió además la presencia de un importante ejército, que acabó por absorber buena parte de los víveres y el material destinados al Ejército de Italia.

Pronto fue evidente que la salvación del Ejército de Italia vendría en parte del mar y que víveres y material debían distribuirse a través del comercio mediterráneo. Pero, en ese estado de cosas, los únicos emporios con los que podían contar los franceses eran los de los estados italianos todavía neutrales, con Génova en primer lugar. Génova debía convertirse en la primera fuente de aprovisionamiento para las tropas francesas acantonadas en las montañas de los Alpes marítimos. La seguridad de los convoyes con víveres y materiales destinados al ejército se confiaban a la presencia de la

flota del Mediterráneo, que se movía en paralelo con el ejército, y a un sistema de protección y acompañamiento confiado a navíos de guerra no incluidos en dicha flota del Mediterráneo, que se movían autónomamente y que podían intervenir en las costas, además de con sus medios en la navegación. Para proteger a las naves de transporte que provenían o se dirigían a Génova era necesario ante todo garantizar diversos puntos de apoyo a lo largo del litoral ligure, punto de los cuales también podían servirse los enemigos sardos para armar sus naves corsarias y atacar los convoyes franceses o genoveses que transitaban delante de las costas ligures. Era indispensable que las rutas marítimas fueran seguras, pero eso no era nada fácil. El reino de Cerdeña disponía de dos bases esenciales para obstaculizar el comercio directo con el Ejército de Italia: el enclave de Oneglia y la propia isla de Cerdeña. Los franceses trataron de apoderarse de ellas, pero por una u otra razón el intento resultó un clamoroso fracaso¹² .

A estas dificultades se añadió en mayo de 1793 la revuelta independentista de Córcega, encabezada por Pasquale Paoli, que dejó a los franceses solo la ciudad de Bastia, con Calvi y Torre Mortella.

Por todos estos motivos, el Ejército de Italia se iba haciendo poco a poco más dependiente de los suministros que provenían de países de Italia, que en muchos casos los adquirían de terceros.

De los estados italianos, inicialmente quedaron fuera del conflicto los Estados Pontificios (aunque en 1791 habían condenado la revolución), el reino de Nápoles, las repúblicas de Génova y de Venecia y el gran ducado de Toscana.

Génova era sin duda el estado que tenía mejores relaciones comerciales con Francia, pero Livorno era también un importante proveedor del ejército.

A pesar de la robusta presencia histórica de los ingleses, desde Livorno, al menos en la primera mitad de 1793, partían con frecuencia casi regular naves hacia Francia y a menudo con imponentes convoyes, como el que zarpó en mayo de 1793; en el barco de guerra Temistocle del capitán Carlo Duhamel, con 74 cañones y 700 personas de tripulación, se embarcó el comisario Nouet para proteger un gran número de bienes mercantiles de diversos géneros destinados a ese país¹³ .

El puerto de Livorno desempeñaba otro papel importante: allí tenían su sede importantes cajas inglesas de comercio y a través de ellas llegaban noticias de lo que pasaba en ese país, pero también informaciones sobre los movimientos de la flota inglesa destinada al Mediterráneo, algo particularmente interesante en ese momento¹⁴. Pero de allí también provenían las noticias sobre los movimientos de las naves francesas en el Mediterráneo.

Durante todo 1793, el mar Mediterráneo y el mar de Liguria fueron cruzados por un flujo continuo de naves mercantes que, con diversas modalidades y destinos transportaban mercancías para los países que se enfrentaban en dos mares, y entre estas una proporción muy alta proveía al ejército francés los bienes que necesitaba. Dado que los navíos mercantes estaban siempre escoltados por unidades de las marinas nacionales, los dos mares eran el escenario de un intenso tráfico, que incluía también los puertos y muelles de la costa.

Todos esos movimientos se mantenían constantemente bajo control por las potencias enemigas de los franceses, que conocían las dificultades del Ejército de Italia con respecto al aprovisionamiento de víveres.

La llegada de la flota angloespañola al Mediterráneo, las insurrecciones en las grandes ciudades del sur de Francia, la rebelión de Córcega y la reanudación de la guerra del corso crearon nuevas ocasiones para acrecentar las dificultades de los franceses.

La situación de la flota naval francesa

Cuando, el 20 de diciembre de 1792, se constituyó la Convención, el nuevo gobierno republicano encontró la flota en un estado penoso: naves mal mantenidas, arsenales casi vacíos y en constante agitación y los mejores mandos dispersos, emigrados, muertos o desertores. A todo esto, se añadían, en las naves y los puertos, casos frecuentes de amotinamiento, de ceses y sustituciones arbitrarios, acciones de saqueo y homicidios. En todos los sectores se registraba un estado generalizado de indisciplina, todo era presa del caos, ya no había jerarquías. Tras tres años de revolución, todos reivindicaban el derecho a juzgar cualquier disposición y a tomar decisiones en todos los sectores, incluso en los más delicados, como el militar, donde podían elegir o destituir a los comandantes y oficiales, tanto de la flota como del ejército.

A finales de julio de ese año, la flota francesa estaba constituida por 74 navíos y 72 fragatas, la mayor parte de los cuales no estaban ya armados. Un año después, las naves armadas aumentaron en conjunto en una treintena de unidades, gracias al empeño de la Convención en el sector naval, pero seguía sin resolverse el problema de la disciplina y del comportamiento de las tripulaciones¹⁵.

En 1793, año en que se producen los acontecimientos de los que nos ocupamos, la marina francesa se encontraba en condiciones aún peores, agravadas por la guerra en curso y por las disposiciones que poco a poco llegaban desde el gobierno y que acabaron por privarla de los oficiales más experimentados, alejados del mando de sus naves debido a sospechas, a menudo sin confirmar, con respecto a su fidelidad al nuevo régimen.

Y sin embargo hasta hacía poco tiempo la flota de la monarquía francesa había sido considerada entre las mejores marinas del mundo. Su gran prestigio dependía sobre todo de la excelencia de sus naves, que era, a su vez, el resultado de la actividad de investigación en el campo teórico y práctico y de la competencia de los ingenieros que se formaban en su prestigiosa escuela de ingenieros navales creada en 1765.

Después de la Guerra de Independencia Americana, la producción francesa se había concentrado en tres tipos de naves: el célebre navío de 74 cañones en dos puentes y la fragata de 18 cañones de un solo puente (que se

completaría finalmente, en época napoleónica, con el *brick* de 24 cañones)¹⁶. La técnica de las construcciones navales francesas había llegado a tal grado de perfección que era imitada incluso por los ingleses, quienes, en guerras posteriores, hicieron todo lo posible por capturar naves militares francesas e incluirlas en su propia marina. Los navíos franceses de 74 cañones eran considerados mejores que los ingleses de la misma clase y los de 80 cañones a dos puentes podían competir con los ingleses de tres puentes de 90 y de 98 cañones. En la marina inglesa no había ninguna nave que pudiera compararse con las naves francesas a tres puentes, como el *Montagne* y el *Orient*. Los cañones franceses eran de óptima calidad y otro tanto podía decirse de la habilidad de los cañoneros¹⁷. Los ingleses eran muy conscientes de esto y cuando capturaban navíos franceses los trasladaban a sus puertos para que sirvieran de modelo a los constructores ingleses, como hicieron con uno de los más modernos prototipos franceses, el navío a tres puentes *Commerce de Marseille*, capturado en Tolón, y más tarde con algunas de las más bellas naves francesas capturadas en la batalla del Nilo, entre ellas dos navíos de 80 cañones, *Le Tonnant* y *Le Franklin*. *Le Franklin*, *Le Tonnant*, *Le Guillaume Tell*, junto al *Orient*, buque insignia de 120 cañones y joya de la marina francesa, estaban considerados entre las más bellas unidades navales del mundo¹⁸.

Pero las óptimas cualidades técnicas de las naves no tenían una adecuada correspondencia en los demás aspectos de la marina, como el del adiestramiento y la disciplina, tanto de las tripulaciones en el mar como de los trabajadores en los arsenales. Ni eliminaban las debilidades estructurales de la marina, agravadas además por la reducción en la producción de navíos de tercer rango decidida finales de los años 1780 por motivos presupuestarios¹⁹.



Commerce de Marseille, Le Tonnant, Le Franklin, Guillaume Tell

La Marine Royal fue víctima de la revolución²⁰

Con la llegada de la revolución, la marina francesa sufrió una decadencia acusada y rápida, debido a una multiplicidad de factores, entre ellos la reducción de los fondos, del personal, de los aprovisionamientos y los suministros, en un cuadro legislativo mutable y siempre restrictivo.

En lo que se refiere al personal, la mayor conmoción se produce en el cuerpo de oficiales, donde la disolución de los grados altos empezó poco después del estallido de la revolución, en el mismo 1789. Muchos oficiales nobles o que no habían querido adherirse a las nuevas ideas abandonaron el servicio, otros fueron destituidos y otros condenados a prisión y en algunos casos a muerte. También muchos huyeron por el temor a verse afectados por disposiciones legislativas que, en una continua agitación de las instituciones, no les garantizaban ninguna seguridad personal.

Quedaron algunos oficiales nobles de la vieja guardia, pero los continuos amotinamientos, los procesos sobre acusaciones imprevisibles y el aumento de la conflictividad entre las instituciones civiles y las militares llevó a un posterior descabezamiento en la cumbre de la marina. Los generales que permanecían en su puesto por simpatizar con la revolución, por lo general eran los más jóvenes y con menor experiencia.

Con la revolución, se abolió todo lo que podía considerarse elitista, así se abolió el cuerpo de artilleros, que representaba la flor de la marina y que eran indispensables para el funcionamiento y el uso de los cañones. Fueron sustituidos por soldados que podían ser capaces con la artillería en tierra firme, pero no estaban preparados para apuntar desde una plataforma móvil. La medida solo estuvo en vigor durante un año, pero fue suficiente para crear graves daños²¹.

Se prescindió asimismo de las tripulaciones bretonas, que habían sido el núcleo de la Marine Royale y muchos de ellos pasaron a marinas enemigas.

El éxodo de los oficiales y del personal especializado aumentó progresivamente tras la ejecución del rey. Para sustituirlos se tuvo que recurrir a la promoción acelerada de grados inferiores y también a improvisar, como oficiales de la marina militar, con muchos oficiales de la

marina mercante, faltos de cualquier disciplina militar y de experiencia en el campo de la táctica.

«La espléndida marina de Luis XVI había sido sustituida por una nueva marina que no tenía estados mayores dignos de este nombre»²².

La consecuencia de este estado de cosas fue una situación de perenne desorden, que duró años, con continuos episodios de rebelión y de insubordinación, con amotinamientos tanto a bordo de las naves como en puertos y arsenales, donde marineros y trabajadores rechazaban obedecer órdenes y no respetaban los planes de acción. Para ellos, el concepto de libertad, proclamado por la revolución, se interpretaba como una liberación de cualquier forma de disciplina, que a veces era incomprendible y se sentía como injusta. El concepto igualdad se convierte en la pretensión general de alardear de derechos y condiciones de igualdad en todos los campos y en la convicción de poder intervenir y decidir también en las cuestiones profesionales más específicas²³.

En general se piensa que el motivo principal de la decadencia de la marina fue la emigración causada muy a menudo por las disposiciones del nuevo gobierno republicano, pero tal vez hubiera un motivo más remoto y más profundo. Según Joachim Troude, fue sobre todo a «l'absence complète du sens maritime en France», a la que debe atribuirse la causa de todos los desastres de esta época. Según este investigador, por ejemplo, las *assemblee* que gobernaron sucesivamente Francia tras el estallido de la revolución demostraron una ignorancia en los asuntos marinos que no era similar a la de otras naciones. El modo de reclutamiento de oficiales y marineros, la indiferencia por la formación práctica de los estados mayores y las tripulaciones, la prisa insostenible por armar y hacer zarpar a barcos incapaces, unos de combatir y otros de navegar, no podían sino llevar a las catástrofes que el país luego tuvo que deplorar, causas a la que hay que añadir la insurrección que se podría decir permanente que reinaba a bordo de las naves de la república en los primeros años de guerra²⁴.

El resto lo hicieron las leyes subsiguientes, que colocaron a los altos grados de la marina en un estado de constante inquisición, que trastornaba las carreras y disminuía la autoridad frente a las tripulaciones a bordo de las

naves. La destitución de los oficiales aristócratas proclamada por el decreto del 14 de enero de 1793 causó una pérdida irreparable de los mandos más capacitados, aumentando así las distancias con la Royal Navy.

Finalmente, la ley de sospechosos del 17 de septiembre de 1793, que ampliaba las categorías a castigar, acabó por privar al cuerpo de la marina de casi todos sus oficiales con experiencia, asignando a menudo el mando de las naves a elementos provenientes de otros sectores, a menudo totalmente faltos de preparación.

La Convención dedicó una cierta atención al estado de la flota, tratando de mejorar sus condiciones. El 16 de marzo de 1793, el gobierno francés hizo publicar un nuevo estado de la marina francesa: sin contar los barcos pequeños, las fuerzas navales constaban de 192 naves, además de otros 5 listos para salir de los astilleros, mientras que ya se había ordenado la construcción de otros 70 entre navíos, fragatas y navíos ligeros. Las antedichas 192 naves, que estaban dotadas con armamento y aparejos, consistían en 81 navíos de línea, 64 fragatas y 47 corbetas, todos armados y listos para zarpar²⁵.

Pero persistía el problema de los arsenales y de la disciplina en las naves. En astilleros y arsenales reinaba el desorden, los retrasos eran continuos, la agitación constante, a menudo en forma de revueltas; a bordo de las naves, el concepto revolucionario de igualdad, llevado al extremo, había desintegrado toda forma de disciplina y jerarquía.

Por eso, los intentos puestos en marcha por la Convención para mejorar las condiciones de las fuerzas navales no fueron suficientes cuando, en los meses sucesivos, la flota francesa tuvo que enfrentarse con las fuerzas navales conjuntas de Inglaterra y España.

Ya antes de esta alianza la flota inglesa era superior en número y condiciones a la francesa, gracias a constantes inversiones de su gobierno y al incremento de las tripulaciones mediante diversas formas de incentivos y disposiciones (desde el sistema de enrolamiento llamado *Impress Service*, un enrolamiento obligatorio en tiempo de guerra para hombres de 18 a 55 años, a la ley llamada *Quota Acts*, según la cual todo condado debía

proporcionar una cuota de hombres proporcional a su número de habitantes).

Pese a que en el momento del estallido del conflicto la mayor parte de las naves estaban desarmadas, con solo 26 navíos y 42 fragatas en activo, en poco tiempo cambió la situación. Un año más tarde, estaban en activo 86 navíos y 88 fragatas, más de los que poseía en total la marina francesa²⁶.

Si se consideran en el cómputo total las naves de los aliados de Gran Bretaña, especialmente, en lo que se refiere al Mediterráneo, las de España y el reino de Nápoles, la diferencia entre los dos bloques enemigos se convertía en mucho más notable.

Las naves inglesas estaban bien aparejadas, eran veloces y podían contar con un excelente grado de preparación y de adiestramiento de las tripulaciones. Los navíos franceses de dos puentes eran naves de cualidades náuticas y militares excelentes, pero el grado de preparación y de adiestramiento de sus tripulaciones dejaba mucho que desear²⁷. La Royal Navy tenía el cuerpo de oficiales más preparado del mundo: al empezar la guerra había en total 251 capitanes, 167 capitanes de fragata y más de 1.350 tenientes de navío y todos estaban preparados para mandar estas naves. La mayor parte de ellos eran veteranos de la guerra de independencia americana²⁸. Las tripulaciones, por su parte, se distinguían por un fuerte espíritu de cuerpo, un gran patriotismo y la confianza que tenían en sus comandantes, de los que apreciaban su experiencia y profesionalidad. Las tripulaciones permanecían mucho tiempo a las órdenes del mismo capitán, que, después de una decena de meses, podía disponer de un equipo bien motivado y experto en el uso de la artillería y en las maniobras a bordo. Durante las acciones, la disciplina se mantenía intacta durante horas.

La destitución continua de comandantes y oficiales en la marina francesa no permitía la creación de una relación de colaboración y de confianza entre tripulación y comandante y a menudo durante las acciones los franceses se desorientaban, no consiguiendo soportar la tensión y se hacía difícil mantener la disciplina²⁹.

CAPÍTULO II: EL ENFRENTAMIENTO ENTRE FRANCIA E INGLATERRA EN EL MEDITERRÁNEO

A finales del siglo XVIII, el área de mayor interés para Inglaterra era siempre el oriente, pero, desde el inicio del conflicto con Francia en el Mediterráneo, el gobierno inglés empeñó todos sus esfuerzos en luchar contra la presencia de los franceses en mares y puertos, enfrentándose directamente a su enemigo y apoyando cualquier movimiento que pudiera debilitarlo.

Desde el punto de vista estratégico del Mediterráneo, Inglaterra estaba en una situación de inferioridad en los enfrentamientos con Francia, porque disponía de puertos demasiado pequeños como para contener toda su flota (por ejemplo, Gibraltar), y, en caso de necesidad, tendría que recurrir a potencias amigas.

En este escenario, el papel de la marina era fundamental, bastante más determinante que el que los franceses asignaban habitualmente a su marina. Para los franceses, la guerra naval tenía un papel complementario al de la guerra terrestre: cuando era necesario, la marina intervenía en apoyo a operaciones en curso en tierra firme. Por el contrario, para los ingleses, el objetivo de la marina de guerra era la victoria sobre la flota enemiga y el control de los mares, y este control no podía compartirse con ninguna otra potencia. Para este objetivo, todo podía ser atacado y en cualquier lugar: naves de guerra, navíos mercantes, barcos de todo tipo, en mar abierto o también en cualquier puerto no suficientemente protegido.

No se trataba solo del dominio de los mares: la marina británica era, en realidad, «el instrumento por excelencia de la política inglesa»³⁰ Y de ello eran muy conscientes los gobernantes ingleses, que sostenían con todos los medios su marina, exaltando continuamente las victorias y los grandes héroes, mitos a los que recurrían sobre todo cuando se trataba de sostener el esfuerzo bélico y la moral de la nación.

Inglaterra no había recibido aún la declaración de guerra de Francia cuando dio la aprobación a una serie de empresas que dañaban directa o indirectamente a esta, atacando sobre todo a los navíos que transportaban mercancías hacia los puertos franceses.

De hecho, se creó una especie de guerra paralela que dañaba preventivamente a la parte enemiga antes incluso de llegar al verdadero enfrentamiento armado. Lo importante era, por el momento, atacar al enemigo en sus suministros, haciendo asimismo la vida más complicada a las poblaciones civiles y al gobierno de la nación adversaria.

Las noticias que llegaban de pérdidas de navíos cargados de bienes por uno y otro bando se parecían a boletines de guerra. En enero, cuando aún no se había difundido la noticia de la ruptura de las relaciones entre Francia e Inglaterra, se anunciaba: desde diciembre no se oyen más que noticias de pérdidas de navíos, la mayor parte de grano para Francia³¹

La primera fase de la guerra se desarrolla de esta manera, con acciones que hacen pensar más en la guerra del corso que en operaciones militares. El primer enfrentamiento real armado en el Mediterráneo tiene que considerarse la batalla del cabo Noli del 14 de marzo de 1795, en la que el capitán Nelson, proveniente de Livorno con una flota de 14 navíos, 6 fragatas, 2 corbetas y dos cúters, interceptó una de las flotas francesas (15 navíos, 7 fragatas, 15 corbetas) que venían de Córcega y la abordó en un furioso combate de cinco horas, que causó inmensas pérdidas humanas y materiales en los despliegues de ambos.

Después de que Francia declarara la guerra a Inglaterra y antes de llegar al verdadero conflicto armado, los ingleses intensificaron su actividad de agresión a los navíos comerciales de la nación enemiga. Solo en los meses de febrero y marzo de 1793, las fragatas del jefe de escuadra Goodall, de la flota del almirante Hood (Samuel Goodall será gobernador de Tolón durante la ocupación inglesa de la ciudad) capturaron y llevaron al puerto de Gibraltar los siguientes barcos franceses:

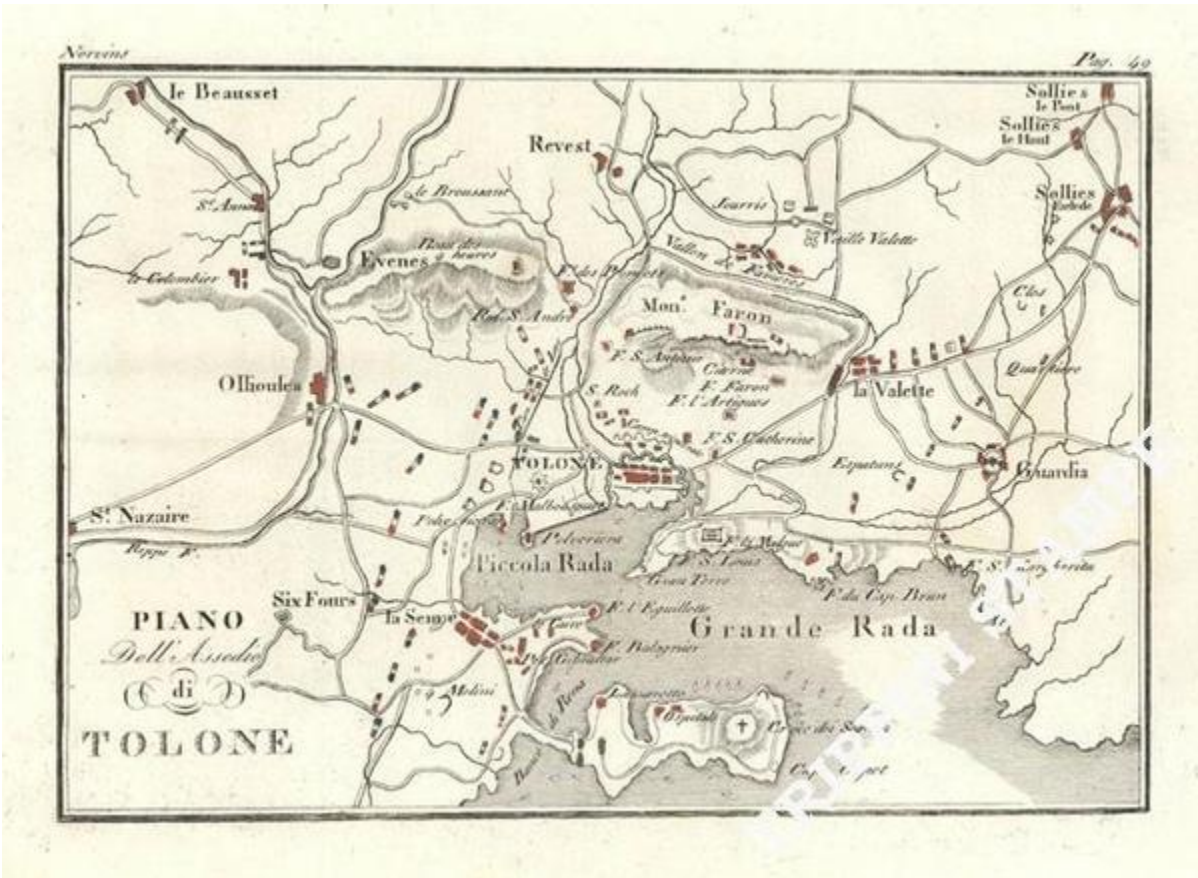
1. El bergantín Los Tres Hermanos, del capitán Gio. Glittbon Francese, con 70 personas de tripulación, procedente del Cabo

hacia Marsella, cargado de café, azúcar y cacao (capturado el 22 de febrero).

2. La nave Los Dos Hermanos, capitán Antonio Scaflon, con 23 personas a bordo, de Marsella al Cabo con diversas mercancías (el mismo día).
3. El bergantín La Amistad, capitán Luigi Durand, con 32 personas a bordo, de Cette a Dunquerque, con vino, aguardiente, etc. (28 de febrero).
4. El bergantín El Capricho, capitán Giovanni Pigeon, con 33 personas, de Cette a Nantes, con vino, aguardiente, etc. (2 de marzo).
5. El bergantín S. Antonio, capitán Roberto Francesco Carrier, con 30 personas, de Mesina a Havre de Grace, con azufre y fruta (3 de marzo).
6. El bergantín La Bien Armada, con 41 personas, de Licata en Sicilia a Nantes, con azufre y fruta (el mismo día).
7. El bergantín La Piemette, capitán Felice Roux, con 45 personas, de Nueva York a Génova, con grano (el mismo día).
8. La polacra La Joven Paulina, capitán Gio. Batista Molinat, con 50 personas, de Charleston a Marsella, con índigo, algodón, etc. (el mismo día).
9. La nave La Victoria, capitán Gio. Vittorio Lagit, de la Martinica a Marsella, con azúcar, café, etc. (6 de marzo).
10. El bergantín El Postillón del Jefe, capitán Gio. Britson, con 76 personas, de la Martinica, con azúcar, café, etc. (el mismo día).
11. El bergantín La Cosquilla, capitán Vincenzo Missin, con 67 personas, de la Martinica a Marsella, con azúcar, cacao, etc. (7 de marzo).

12. La nave La Magdalena, capitán Gio. Francesco Mourill, con 75 personas, de Guadalupe a Marsella, con azúcar, algodón, cuero, etc.

Además, se requisaron en Málaga otras naves cargadas con azúcar y café provenientes de la Martinica³².



MAPA CON EL PUERTO DE TOLÓN

En el caso de La Imperiosa, a pesar de que la nave pertenecía a la categoría de los navíos de guerra, tampoco se trató de un evento bélico en sentido estricto, sino de una operación dirigida a demostrar, a Francia y a quien no estuviera en el bando inglés, la capacidad de Inglaterra de dominar el Mediterráneo y sus puertos. Que como efecto colateral los ingleses enriquecieran su flota con un navío excelente y privando de este al enemigo no hacía sino consolidar ese mensaje.

Pero con el cambio de las condiciones generales del conflicto se modificaba el peso de cada acción individual; realizada en plena mitad del pulso entre Génova y las potencias beligerantes, la captura de La Imperiosa se convertía en un instrumento político de presión y de extorsión, con distintas perspectivas para los ingleses y los franceses.

Como ya se ha dicho, Francia había iniciado las hostilidades con la declaración de guerra a Austria, ya aliada con Prusia desde el tratado de Pillnitz del 20 de abril de 1792.

En el plano militar, después de un primer periodo de éxitos, sobre todo en el frente septentrional, con la entrada en guerra de Inglaterra cambiaron muchas cosas. En el norte, los franceses fueron expulsados de Holanda, Bélgica y Renania.

En el frente mediterráneo, la posterior alianza de Inglaterra con España llevó a este mar dos potentes flotas que no solo detuvieron el expansionismo revolucionario francés, sino que infligieron a la flota de la nueva república duras derrotas.

Las anteriores acciones francesas en el Mediterráneo habían sido rápidas y se vieron coronadas por el éxito: la ocupación de Aviñón, Niza, Villafranca, Saboya, Oneglia y la expedición contra el reino de Nápoles, destacan en los últimos meses de 1792. Los reveses militares empezaron en el año posterior. Mientras los franceses fracasaban en la expedición a Cagliari y a las islas de la Cerdeña y perdían Valenciennes, los españoles avanzaban en los Pirineos y los ingleses proyectaban desembarcar en Córcega.

La guerra naval en el Mediterráneo entre Francia e Inglaterra (que implicó también a las marinas sarda y napolitana) fue «rica en episodios grandiosos y dramáticos, golpes de efecto y batallas sanguinarias, todo junto a infinidad de acontecimientos secundarios que tendrán como protagonistas a naves de todo tipo y a hombres que pasarán a la historia por su personalidad, su ardor, su excepcional capacidad profesional, pero también a veces, como es humano, por su debilidad, sus inseguridades y sus temores»³³.

La captura de La Imperiosa es sin duda un episodio poco importante en el plano bélico y militar, pero en ese contexto político constituyó, junto con la

de la Modesta, un acontecimiento importante, que involucró a los aparatos militares, diplomáticos y políticos de más naciones, además del gobierno y la diplomacia genoveses. Además, ambas son dignas de atención por el uso que se hizo tanto por parte de los ingleses como una demostración de fuerza, como de los franceses como instrumento de propaganda. Los franceses en particular exageraron su importancia y su significado para encender a la opinión pública y excitar los ánimos de los franceses contra Génova, con el fin de provocar una alianza favorable.

Más difícil, también por la falta de una documentación suficiente, es juzgar la figura de los dos capitanes de La Imperiosa que se alternaron en el mando justo en el momento crucial en el que la suerte de la fragata parecía sellada. Del primero, Jacques Bosc, capitán, que la comandó durante unos meses de 1793 en varias misiones en el Mediterráneo, dado el clima político del momento y las circunstancias en las que fue destituido, se puede decir sin duda que fue una víctima de la revolución. Hay que excluir que hubiera hecho un intento de vender la nave a los ingleses. Es más difícil entender el motivo de su llegada a La Spezia (había sido destituido en Livorno) por llevar consigo pocos efectos personales y su recurso al embajador Drake para el mismo fin. Del segundo, el comandante Idus (el teniente de navío Eydoux), que estuvo al mando de la fragata unos pocos meses, la única acción conocida es haber llevado a su nave fuera del alcance defensivo de los cañones de Santa Marta y haberla hecho hundir. No aparece en la organización de la repatriación de su tripulación.

En la primera fase de conflicto, en los años 1792 y 1793, no se produjo ningún enfrentamiento armado de importancia en el mar entre las dos marinas rivales. Basta pensar con que no se produjo ni siquiera cuando Hood se presentó delante de Tolón casi desafiando a la flota francesa, sin conseguir arrastrarla a un enfrentamiento en mar abierto. Ni tampoco cuando el almirante Howe intentó lo mismo junto a la isla Belle, que se encuentra delante de las costas de la Bretaña.

En los primeros meses de 1793 las dos potencias se enfrentaron en el mar con acciones que no tienen las características de las operaciones propiamente militares: se trata de acciones como dañar navíos enemigos, estorbo en el suministro o en las comunicaciones, captura o secuestro de

naves enemigas y sus cargas, asaltos rápidos por sorpresa y represalias de todo tipo. En esta fase del conflicto parece que para la marina francesa su interés principal era proteger sus navíos comerciales bastante más que un enfrentamiento cara a cara con las naves de guerra enemigas. Por el contrario, quedó claro de inmediato que para los ingleses su objetivo principal era hacer inutilizables los puertos franceses más importantes, ya fuera destruyendo la navegación o manteniéndolos asediados durante el resto de la guerra. La aplicación de este plan en el Mediterráneo la asignó el gobierno inglés al vicealmirante lord Samuel Hood.

Bajo su mando, la flota inglesa se puso a la vela a mediados de abril. Estaba compuesta por 22 navíos de línea y 15 fragatas, además de un gran número de chalupas, cúters y brulotes, para un total de 60 barcos armados. Además, en ellos se habían embarcado multitud de barcos de fondo plano, para echarlos al mar todas las veces que fuera necesaria hacer algún desembarco³⁴. Las unidades navales no se movían todas juntas, sino que las diversas escuadras se dirigieron al Mediterráneo en momentos sucesivos³⁵. Una vez entrada en el Mediterráneo, la flota inglesa debería haberse unido a la escuadra española, compuesta por 136 barcos, que se puso en marcha a principios de junio³⁶.

Además de con las naves españolas (toda la flota sumaba 206), Hood podía contar también con las de las potencias coaligadas: Holanda, con 49 navíos de línea y 70 naves menores; Portugal, que prometió proporcionar 6 navíos y 6 fragatas; Nápoles, con 102; más las de Rusia, Dinamarca y Suecia³⁷.

Una vez que entraron en contacto, antes de fijar un objetivo común, las escuadras inglesa y española se movieron a todo lo largo y ancho del Mediterráneo, ocupando los puntos estratégicamente importantes y controlando los movimientos de todos los barcos, enemigos y neutrales, que se movían en aquellas aguas. La ocasión para intervenir directamente contra los franceses se presentó cuando los realistas de Tolón se levantaron contra el gobierno de París y decidieron acudir a los ingleses con el objetivo de restaurar la monarquía.

El 16 de julio, las dos escuadras reunidas estaban delante de ese puerto, la inglesa con 16 navíos de línea y la española con 14, además de multitud de

fragatas y diversos barcos más pequeños. En el puerto de Tolón, el único arsenal militar francés en el Mediterráneo, estaba un tercio de la flota francesa. A primeros de julio, ya estaban preparados 30 navíos de línea, entre ellos los colosos de 120 cañones Le Commerce de Marseille y Le Dauphin Royal, más 15 fragatas, pero su partida se había pospuesto porque no tenían la marinería necesaria³⁸.

Hood no consiguió atraer a los franceses a un enfrentamiento en mar abierto y no pudo entrar en la rada de Tolón, bien protegida, pero impuso un bloqueo del puerto, impidiendo la llegada de refuerzos a la ciudad³⁹.

La ocupación de Tolón por parte de los ingleses durará hasta diciembre, cuando el gobierno francés mandará un ejército del que formará parte el joven Napoleón y será gracias a un plan suyo por el que se reconquistará la plaza, obligando a los ingleses a abandonar la ciudad (21 de diciembre)⁴⁰.

Tras la «conquista» de Tolón, la escuadra de Hood, que, además del puerto, el arsenal y las naves, se apoderó de inmediato de todo el dinero (varios millones) que encontró en las arcas de la marina⁴¹, se extendió por todo el Mediterráneo. Los ingleses no tuvieron dificultades para obstaculizar el tráfico y los suministros que zarpaban de Génova hacia Francia, ahora en graves dificultades, asediada por casi todas las potencias europeas. Pero para los ingleses el dominio de los mares Ligur y Tirreno no podía ser total si Génova y Livorno no se unían a la coalición antifrancesa.

You've Just Finished your Free Sample

Enjoyed the preview?

Buy: <http://www.ebooks2go.com>