

El día que España humilló a la *Royal Navy*

El papel de España en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, que sabíamos relevante, se vuelve ahora determinante tras leer *Caza al convoy*, una profunda investigación histórica y un vibrante relato de estrategia y espionaje que demuestra que el destino de los revolucionarios americanos pendía de un formidable pulso logístico en el Atlántico entre las dos marinas más poderosas de la época, una guerra de convoyes en la que la Real Armada española se impuso a su rival.



Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos
978-84-129847-8-1
520 páginas
15,5 x 23,5 cm
Rústica con solapas
P.V.P. 27,95 €



El 9 de agosto de 1780, la Real Armada española asestó una estocada mortal a Gran Bretaña. En apenas una mañana, cincuenta y dos mercantes, ochenta mil mosquetes, tres mil barriles de pólvora, pertrechos para doce regimientos, un millón de libras en oro y tres mil prisioneros de un doble convoy con destino a Norteamérica y a la India cayeron en manos del veterano capitán general Luis de Córdova, que provocó el mayor desastre logístico de la historia de la *Royal Navy*, arrastrando al Reino Unido al borde de la bancarrota y cercenando el esfuerzo bélico británico contra las Trece Colonias. Una guerra que, como demuestra la novedosa interpretación del libro *Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos*, más allá de los campos de batalla de Bunker Hill, Saratoga o Yorktown, se libró en buena medida en el océano Atlántico, una auténtica pugna entre las dos armadas más poderosas del mundo, empeñadas en hacer llegar los ansiados suministros desde Europa... o impedirlo. Rafael Torres, autor del exitoso *Historia de un triunfo* y máximo experto en la Real Armada del siglo XVIII, despliega una narrativa vibrante para reconstruir en *Caza al convoy* una apasionante historia de estrategia y espionaje, en la que sus protagonistas se expresan con sus propias palabras, rescatadas de informes reservados y correspondencia privada, documentación inédita encontrada en archivos españoles, ingleses y americanos. A través de estos testimonios emerge un auténtico duelo de convoyes en el que España consiguió un triunfo abrumador y apenas estudiado: si la épica captura del doble convoy británico estranguló las posibilidades de victoria de los casacas rojas en Norteamérica, la exitosa llegada ese mismo mes, burlando el bloqueo enemigo, de una poderosa escuadra española al Caribe, con diecisiete buques de guerra y veinte mil hombres, proveería a Bernardo de Gálvez de los medios necesarios para abrir un segundo frente en la Florida. Hazañas navales en las que brilló una generación sobresaliente de marinos y que demuestran la capacidad operativa, la organización, el liderazgo o las cruciales redes de espionaje que podía desplegar la monarquía.

Rafael Torres Sánchez es catedrático en la Universidad de Navarra. Su investigación se ha centrado en la Historia militar del siglo XVIII. Entre sus monografías destacan *El precio de la guerra: El estado fiscal-militar de Carlos III, 1779-1783* (Marcial Pons, 2013), *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain* (Palgrave-Macmillan, 2015), *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century* (Oxford University Press, 2016), *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII* (Desperta Ferro Ediciones, 2021) y *La Armada Real* (Desperta Ferro Ediciones, 2024).

En librerías el miércoles 5 de noviembre. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



LAS CLAVES DEL LIBRO

Reinterpretar la guerra de Independencia de Estados Unidos

Caza al convoy reinterpreta la Guerra de Independencia de Estados Unidos como un duelo de convoyes en el Atlántico entre España y Gran Bretaña. La obra plantea que no fue solo una guerra terrestre, sino también un conflicto de información y de logística naval. España ganó ese pulso estratégico y, con ello, hizo posible la independencia norteamericana. Esta perspectiva replantea el papel español como actor decisivo en el éxito de la independencia de Estados Unidos.

Revelar la guerra invisible de espionaje y contraespionaje

La obra muestra que, tras cada flota que cruzaba el Atlántico, se libraba también una guerra invisible de espías y contraespías. España y Gran Bretaña protagonizaron una batalla silenciosa por la información, tan decisiva como la de los cañones. En ese duelo oculto, la inteligencia española terminó por inclinar el destino del Atlántico.

La realidad histórica de las capacidades nacionales de movilización militar

A partir de una investigación exhaustiva en fuentes inglesas, españolas, francesas y americanas, el libro ofrece una comparación original de la organización de los convoyes. Frente al mito de la infalible máquina naval británica, emerge otra imagen: la de una España capaz de improvisar, adaptarse y responder con flexibilidad. En esa batalla logística, España demostró una originalidad operativa que acabó por darle la ventaja.

Abrir un segundo frente en Norteamérica

El éxito del convoy español dirigido por José Solano, con más de cien buques y veinte mil hombres –el mayor traslado militar de la historia de América–, permitió a España abrir un segundo frente en Norteamérica. Su llegada al Caribe y al Golfo de México dismantló la estrategia británica y posibilitó la victoria final en esa guerra.

Cuestionar el imaginario de la superioridad naval inglesa

Caza al convoy desmonta el mito de la superioridad naval inglesa al relatar la captura del doble convoy británico de 1780, el mayor apresamiento en la historia naval de Gran Bretaña. Aquella victoria frustró los planes británicos de reaccionar en América y los obligó a ir a remolque de las ofensivas españolas, mientras proporcionaba a España valiosos recursos militares, algunos de ellos cedidos a los revolucionarios norteamericanos.

COSAS QUE NO SABÍAS DE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA DE ESTADOS UNIDOS

Que su desenlace se decidió en el Atlántico, en un duelo de
convoyes, y no en los campos de batalla de Norteamérica.

Que las “horchatas” del embajador español en París servían
para encubrir una poderosa red de espionaje.

Que el convoy español de 1780 hizo posible el mayor traslado de
fuerzas armadas a América en toda la historia de España.

Que muchos de los fusiles utilizados por los revolucionarios en Yorktown
procedían del doble convoy británico capturado por los españoles.

Que Bernardo de Gálvez no habría conquistado Pensacola
si no hubiese llegado el convoy de Solano.

Que muchos de los prisioneros ingleses del doble convoy se quedaron a vivir en España.

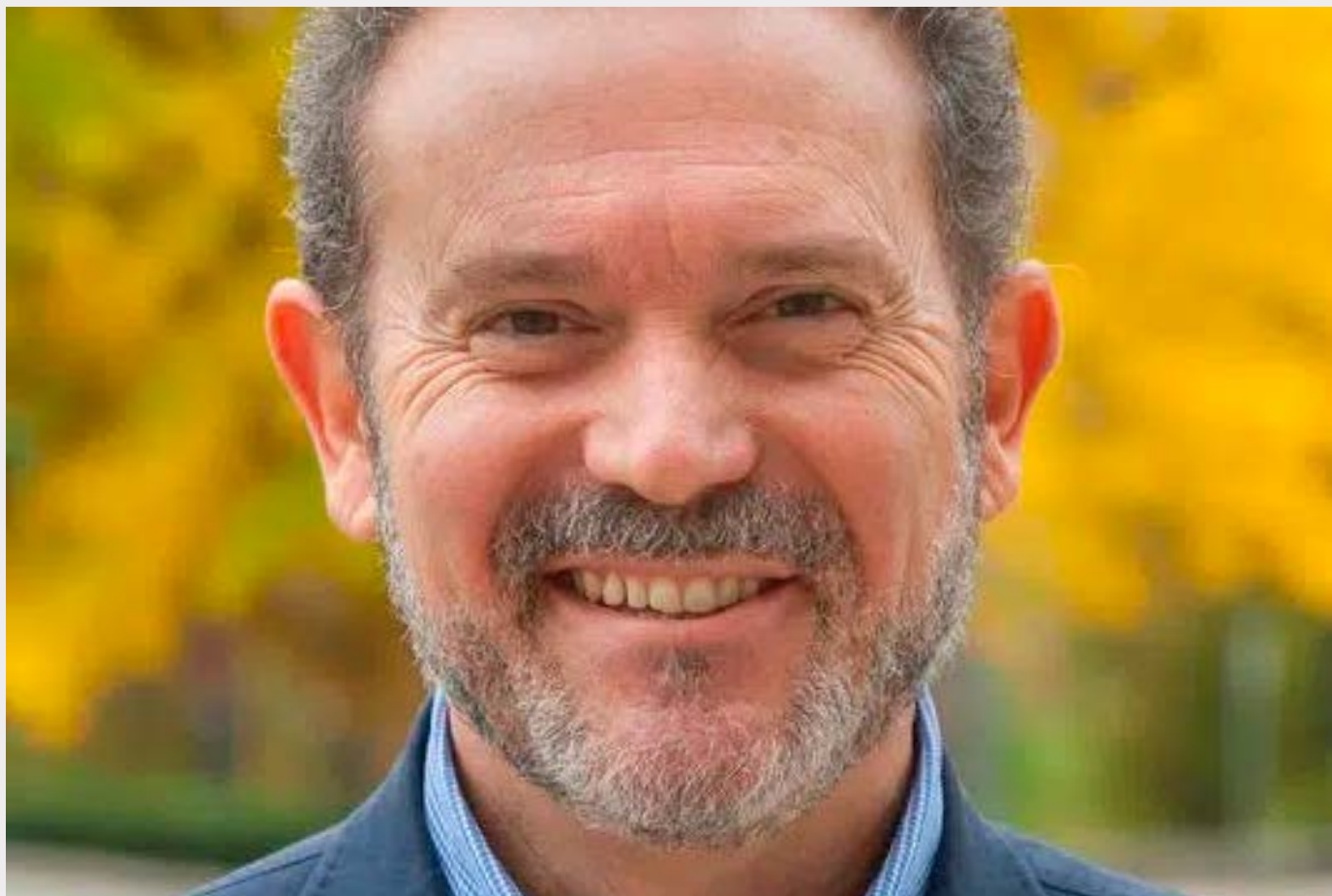
Que la noticia de la captura del doble convoy se sigue recordando hoy
en la aseguradora Lloyds como el día más negro de su historia.

Pérdida del HMS Ramillies. Robert Dodd, siglo XVIII.



DOSIER DE PRENSA





ENTREVISTA CON EL AUTOR

El título *Caza al convoy* suena casi a novela de aventuras. ¿Por qué decidió titular así un estudio histórico?

La expresión funciona en ambos sentidos: tanto España como Gran Bretaña estaban empeñadas en “cazar” el convoy enemigo, pues si este lograba atravesar el Atlántico, el destino de la guerra en América podía cambiar rápidamente. Cada potencia volcó todos sus recursos –espías, corsarios, diplomáticos y flotas enteras– en esa persecución, en esa “caza”.

Fue una guerra de cazadores y presas en el Atlántico, donde la información, la rapidez en las comunicaciones y el despliegue de medios para interceptar al enemigo resultaban decisivos. El título refleja esa tensión mutua, esa lucha de astucia y resistencia entre dos sistemas navales. En esa doble caza, España alcanzó la victoria al lograr transportar el mayor envío de fuerzas armadas y suministros de su historia a América, al tiempo que capturaba el doble convoy británico, lo que permitió el triunfo de la independencia de Estados Unidos.

«España y Gran Bretaña entendieron que quien controlara esos convoyes controlaría la guerra».

En la introducción compara el duelo de convoyes del siglo XVIII con los del Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial. ¿No es exagerado ponerlos al mismo nivel?

En absoluto. La comparación resulta muy útil para comprender el papel que desempeñaron los convoyes en el resultado del conflicto. Durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos, como más tarde en la Segunda Guerra Mundial, el Atlántico fue el escenario decisivo donde se jugó el destino de la contienda. En ambos casos,

los convoyes fueron las auténticas arterias de guerra, pues transportaban tropas, cañones, víveres y dinero. España y Gran Bretaña entendie-

ron que quien controlara esos convoyes controlaría la guerra. Por ello se libró una lucha total por la información, la logística y la protección de los convoyes, idéntica en espíritu a la que, siglo y medio después, enfrentaría a Churchill con los submarinos alemanes. Precisamente, la novedad del libro radica en poner en valor esta semejanza con la conocida importancia de los convoyes durante la Segunda Guerra Mundial.

Me sorprende el papel tan relevante que desempeñó el sistema de espionaje español en este duelo de convoyes. ¿Hasta qué punto fue eficaz?

Sí, es cierto; incluso a mí me sorprendió, pues partía de la imagen tradicional que situaba al espionaje español en una posición subordinada respecto a su aliado francés. Sin embargo, la documentación archivística demuestra con claridad la autonomía y la capacidad de acción propia del servicio de espionaje español. Su red era independiente y se sostenía gracias a una gran variedad de agentes: diplomáticos, comerciantes, clérigos y corsarios particulares. Los encontramos actuando en suelo inglés y, de forma realmente sorprendente, infiltrados en los arsenales, trabajando como operarios y técnicos, e incluso dentro del propio Almirantazgo británico y de otras instituciones del gobierno inglés. Toda esa malla de información se completaba con redes paralelas tejidas desde las embajadas de París y Lisboa. Es un mundo fascinante, pero también esencial para comprender cómo se “cazaba” un convoy en aquella época.

En el libro relata operaciones de espionaje casi novelescas. ¿Cómo lograban los agentes españoles infiltrarse en Gran Bretaña y transmitir la información?

La verdad es que no suele haber tantos detalles sobre operaciones de espionaje en el siglo XVIII, pero en este caso hemos tenido la oportunidad de hallar informaciones muy valiosas. Gracias a las fuentes de archivo hemos podido conocer las claves y cifras utilizadas para transmitir mensajes, así como los medios empleados para pagar a los confidentes. En estas auténticas perlas documentales se aprecia una creatividad sorprendente en la manera de mover a los espías y hacer circular la información. Así, hemos podido reconstruir los movimientos de nuestro espía “Fox”, que se infiltró en Gran Bretaña a bordo de un barco pesquero procedente de los Países Bajos y a través de Escocia. También hemos identificado la gran variedad de métodos empleados para sacar información: algunos tan ingeniosos como hacerse pasar por vendedor italiano de partituras musicales –con los mensajes ocultos en las propias partituras– o utilizar la correspondencia familiar hacia distintas ciudades europeas, en la que se usaban palabras aparentemente inocentes, pero que escondían significados en clave como “navío”, “tropa” o “Pensacola”. Era un sistema

tan ingenioso como arriesgado, que demuestra hasta qué punto la inteligencia española sabía actuar con sigilo en pleno territorio enemigo.

En el libro habla de la “corte de los espías” del conde de Aranda. ¿Qué era exactamente y qué papel jugó en todo este sistema de inteligencia?

Era una auténtica obra maestra de diplomacia y espionaje, dirigida por un personaje histriónico pero sumamente eficaz: el embajador español en París, el conde de Aranda. Transformó la embajada española en mucho más

que una sede diplomática; la convirtió en uno de los principales centros de sociabilidad de París y de Europa, con el propósito explícito de situarla en el eje de una vasta red de informantes y espías. Allí se organizaban banquetes multitudinarios, representaciones teatrales, tertulias, juegos y veladas donde se fumaba y conversaba sin descanso. Cada noche acudían las figuras más influyentes de Europa y los viajeros de paso por París, entre ellos Benjamin Franklin.

Gracias a los informes personales y reservados que Aranda enviaba al secretario de Estado, Floridablanca, hemos podido descubrir la verdadera función de toda aquella ostentación. Mientras cultivaba un ambiente de sociabilidad refinada, contratando a los mejores cocineros, ofreciendo horchatas y tabaco español, en otras estancias trabajaban traductores de inglés, ingenieros militares y cartógrafos que analizaban cada rumor, contrastaban la información y la representaban en mapas o cuadros. Aquella embajada era, en efecto, una auténtica corte de los espías, donde el lujo, la inteligencia y la política se entrelazaban al servicio de los intereses de España. El libro ofrece una oportunidad única para conocer de cerca el funcionamiento de ese extraordinario centro de espionaje.

El libro concede un papel muy destacado al conde de Floridablanca. ¿Podríamos decir que fue el auténtico jefe de la inteligencia española?

Sí, sin ninguna duda. Floridablanca fue el gran estratega de la información y el auténtico jefe del espionaje español. Contaba con una ventaja decisiva: además de secretario de Estado, era también responsable del sistema de correos, lo que le otorgaba un control absoluto sobre el tráfico postal que entraba y salía del país. Supervisaba tanto la correspondencia diplo-

mática como la privada, lo que le permitía verificar y contrastar los datos que le enviaba el servicio de espionaje español.

En la obra destacamos el notable grado de autonomía que mantuvo este jefe de espías. No quiso depender de nadie, ni siquiera de su embajador en París. De hecho, utilizó la embajada de Lisboa para crear una red de espionaje alternativa que le permitiera comprobar y cotejar la información procedente de la capital francesa. Fue una maniobra brillante, pues le proporcionó una capacidad de acción mucho mayor. Desde Portugal –por donde transitaban los convoyes británicos y operaba un escuadrón inglés–, los agentes españoles podían observar, interceptar y comunicar información clave.

Pero Floridablanca llevó aún más lejos esta política de autonomía: envió directamente a Gran Bretaña a oficiales de la Marina como espías personales, que solo rendían cuentas ante él. Uno de ellos, el capitán de navío Lemos, dejó informes que parecen sacados de una novela de acción. Sus experiencias evocan las de un auténtico James Bond del siglo XVIII.

El libro está dividido en tres partes diferenciadas. ¿Cuál es la lógica de esta división?

Quise que el lector siguiera el mismo hilo de tensión que vivieron los protagonistas. La primera parte aborda la batalla por la información, porque nada podía hacerse sin inteligencia previa:

los convoyes eran operaciones gigantescas, y conocer dónde y cuándo navegaría uno de ellos resultaba decisivo. Del mismo modo que en la Segunda Guerra Mundial hubo una lucha oculta por la información para

rastrear los movimientos de los convoyes, aquí se aprecia el pulso entre los sistemas de espionaje de España y Gran Bretaña, una contienda silenciosa pero determinante.

La segunda parte se centra en el gran convoy español de José Solano, una operación titánica con más de cien buques y veinte mil hombres que partió de Cádiz en abril de 1780. Su objetivo era trasladar una escuadra y un poderoso ejército a América para abrir un “segundo frente” en Norteamérica. Fue una proeza de organización y pericia marinera, en la que todo dependía de llegar a La Habana sin ser descubiertos ni interceptados por los ingleses. Su captura habría significado la paralización total de los planes ofensivos en el continente y, probablemente, la derrota de los revolucionarios.

«El caso del convoy de Solano desmonta por completo la idea de lentitud e ineficacia. Lo que tuvo lugar fue un auténtico zafarrancho de recursos, una movilización sin precedentes en la que el Estado y la sociedad actuaron al unísono».

La tercera parte traslada al lector al convoy británico, organizado precisamente para contrarrestar los avances españoles. Era un doble convoy, pues una parte se dirigía a la India. Su captura por la Armada española dismanteló la estrategia británica y obligó a Inglaterra a pasar a la defensiva. A partir de entonces, ya no pudo proteger la West British Florida, abandonó en la práctica el sur y el oeste de Norteamérica y se vio reducida a defender lo que aún conservaba. Esa caza victoriosa fue, en realidad, la gran oportunidad que hizo posible el triunfo de la rebelión de las Trece Colonias.

A menudo se dice que el gobierno español y su Armada eran lentos e ineficaces, pero el convoy de Solano demuestra justo lo contrario: en apenas dos meses se organizó una operación gigantesca. ¿Dónde estuvo la clave de esa movilización tan rápida?

El caso del convoy de Solano desmonta por completo la idea de lentitud e ineficacia. Lo que tuvo lugar fue un auténtico zafarrancho de recursos, una movilización sin precedentes en la que el Estado y la sociedad actuaron al unísono. En cuestión de semanas, más de cien buques y veinte mil hombres estuvieron listos para zarpar con todo lo necesario para abrir un segundo frente en América. La clave estuvo en el ejercicio de centralización de la autoridad que impuso Floridablanca.

Su gobierno logró algo poco habitual en la monarquía española: imponer orden entre instituciones con jurisdicciones rivales – Marina, Hacienda, Ejército, autoridades locales e incluso la Iglesia–. Se definieron con absoluta

precisión los objetivos, los plazos y las responsabilidades, y cualquier conflicto que amenazara con ralentizar la operación fue resuelto antes de que llegara a los tribunales. Además, la Real Hacienda actuó con una agilidad extraordinaria, liberando fondos y entregándolos directamente a los responsables de organizar el convoy. Todo se subordinó a un único propósito: que la expedición partiera a tiempo. Ese “zafarrancho de recursos”, como lo denomino en el libro, refleja el verdadero músculo del Estado, capaz de coordinar miles de esfuerzos en un plazo asombrosamente corto.

¿Cómo fue posible organizar una operación de esa magnitud en Cádiz sin que el espionaje inglés descubriera su verdadero propósito?

El gobierno español tenía muy claro que una movilización de recursos de tal envergadura no podía pasar inadvertida, pero sí era posible confundir a los informantes enemigos. Por ello se diseñó una auténtica operación de contraespionaje. Se ordenó crear dos escuadras ficticias con destinos aparentemente distintos, de modo que ninguna pareciera tener gran entidad ni capacidad ofensiva. El engaño fue tan minucioso como brillante: se cuidaron hasta los más pequeños detalles logísticos. Así, por ejemplo, una escuadra recibía provisiones de vino y la otra no, lo que para los espías y observadores era una señal inequívoca de que la primera navegaría por aguas europeas y la segunda hacia América. También se distribuyeron víveres, agua y suministros de forma desigual, reforzando la ilusión de que se trataba de expediciones independientes, cuando en realidad ambas estaban destinadas a zarpar juntas. Fue un riesgo enorme, pero se asumió con éxito.

Conocemos el resultado de esta gran operación de contraespionaje gracias a las fuentes documentales británicas. Se ha localizado la correspondencia entre los espías ingleses y la embajada británica en Lisboa, así como entre esta y el gobierno de Londres. En ella se demuestra con claridad que el plan de ocultar y confundir los preparativos de los convoyes que se realizaban en Cádiz funcionó durante las primeras semanas, tiempo suficiente para reducir la capacidad de reacción del gobierno británico y aumentar las posibilidades de que el convoy español no fuera interceptado antes de llegar a su destino.

¿Cuál fue el recurso más difícil de movilizar para una operación de tal magnitud?

Sin lugar a dudas, los soldados que debían embarcar en el convoy y formar el ejército de operaciones fueron el principal desafío. Trasladarlos en pocas semanas desde sus guarniciones repartidas por toda España era casi imposible, por lo que se recurrió al ejército que sitiaba Gibraltar. Esto generó el problema de reemplazar a los que partían, lo que obligó a organizar un movimiento paralelo de traslado de unidades desde otras guarniciones, a su vez cubiertas por granaderos de milicias procedentes de distintas poblaciones. Fue, en suma, un gigantesco “baile de tropas”, como se denominó en la época, que abarcó a todo el país. Pero si complica-

do fue conseguir que los soldados llegaran a Cádiz a tiempo para embarcar, no menos difícil resultó alojarlos, pues su número superaba con creces la capacidad de acuartelamiento de la ciudad. Además, hubo que preparar con extrema urgencia los nuevos uniformes que usarían en América, ya que llegaban a Cádiz con vestuario de lana, mientras que allí necesitarían prendas de lino. A esta dificultad se sumó la de proveerlos con la equipación necesaria para la navegación –camas, medicinas y un largo etcétera–, lo que convirtió la operación en una hazaña logística sin precedentes.

Entonces, ¿podemos decir que Gibraltar, lejos de ser un obstáculo, fue en realidad una ventaja táctica para organizar el convoy español?

Sí, y es una de las paradojas más interesantes de esta historia. Siempre se ha considerado Gibraltar como un problema o una amenaza permanente para España, pero en el caso del convoy de Solano sucedió justo

lo contrario: se convirtió en una ventaja táctica inesperada. El ejército que sitiaba Gibraltar mantenía concentrados a miles de soldados, junto con artillería, caballos y abundantes suministros, a escasa distancia de Cádiz. Eso

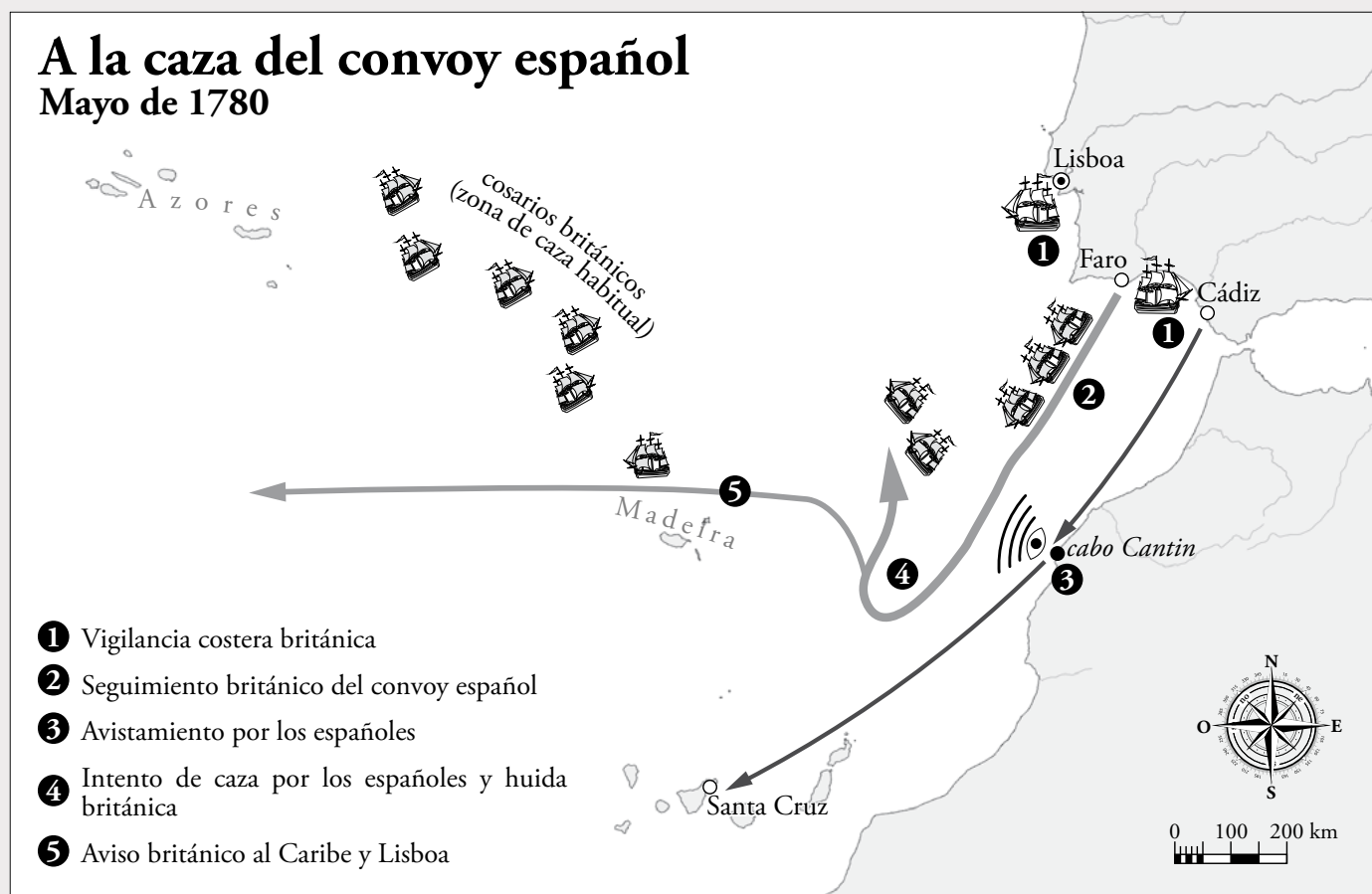
permitió reclutar y embarcar tropas en cuestión de días. En otras palabras, la visión tradicional del asedio de Gibraltar como una pérdida o inmovilización de recursos resulta engañosa: en realidad, fue una de las claves del éxito de las expediciones de convoyes españoles a América.

Una vez que el convoy salió de España, ¿los ingleses intentaron cazarlo?

Sí, en varias ocasiones. La multitud de buques de transporte lo hacía una presa fácil, pero el gobierno inglés fue informado tarde del verdadero objetivo y peligro del convoy, y no tuvo tiempo de enviar una escuadra desde Gran Bretaña en su persecución. No obstante, desde el primer momento, el escuadrón en Lisboa desplegó todos sus recursos para localizarlo y apresarlos. Durante el trayecto hacia las islas Canarias, dicho escuadrón, junto con numerosos corsarios, lo fue siguiendo para informar a Londres y capturar cualquier parte del convoy que se alejara de la escolta militar o se desprendiera. De hecho, durante la navegación se produjeron varias fragmentaciones del convoy que dieron lugar a momentos de extremo

A la caza del convoy español

Mayo de 1780



peligro, pero que se resolvieron gracias a la determinación de los buques de guerra por reorganizar y reanudar la marcha. En esta primera etapa del viaje por el Atlántico, el convoy fue vigilado, pero no atacado, porque consiguió mantenerse unido y a distancia.

Más adelante, ya cerca del Caribe, fue el propio almirante George Rodney, uno de los grandes nombres de la Royal Navy, quien trató de cortarles el paso a la entrada de las Antillas. Pero, una vez más, el plan inglés fracasó: el convoy español logró entrar intacto en el Caribe, cumpliendo su objetivo estratégico de trasladar el convoy y el ejército de operaciones a La Habana.

Cómo logró José Solano despistar al almirante Rodney y llevar el convoy a salvo hasta el Caribe?

El comandante español mostró una astucia propia de un estratega moderno. Solano sabía que Rodney ya había sido informado de su llegada y que lo esperaba con una poderosa flota, por lo que decidió manipular la información. Logró confundir a todos sobre el verdadero punto de entrada al Caribe. Puso en práctica la difusión de verdades a medias, que gene-

«Ese control del golfo fue esencial para abrir el segundo frente en Norteamérica, mientras los ingleses, desconcertados, permanecían a la defensiva sin poder cambiar el curso de la guerra».

raban incertidumbre sobre el destino final. Entre las maniobras más audaces estuvo permitir que algunos barcos de transporte se adelantaran y fueran capturados deliberadamente, portando documentación e instrucciones falsas sobre el supuesto rumbo de la flota y su entrada por las islas de Barlovento. Fue una jugada muy arriesgada, pero resultó eficaz: Rodney cayó en la trampa, se desplazó hacia el lugar equivocado y el convoy español entró sin oposición por las islas de Barlovento.

En el libro sorprende que la escuadra de Solano no solo confundiera a Rodney, sino que incluso llegara a plantear operaciones ofensivas contra la flota británica en el Caribe. ¿De verdad España pasó al ataque?

Sí, y es uno de los episodios más desconocidos de toda la guerra. La escuadra española no solo burló la persecución inglesa, sino que también obligó a Rodney a levantar el bloqueo impuesto sobre la principal base naval francesa en las islas de Barlovento. Fue un golpe moral enorme para un almirante acostumbrado a la victoria. El hasta entonces triunfante Rodney

tuvo que retirarse con rapidez y refugiarse en la isla de Santa Lucía, mientras observaba cómo la escuadra y el convoy de Solano llegaban intactos a La Habana, cumpliendo su misión y alterando el equilibrio naval en el Caribe. Gracias al estudio de la correspondencia personal y oficial del almirante Rodney –las cartas que enviaba a su esposa, a sus amigos y al propio Almirantazgo– sabemos hoy el profundo impacto que le causó la ofensiva naval de Solano.

¿Se puede decir entonces que Solano logró poner a la defensiva a los ingleses?

Sí, completamente. Solano logró lo impensable: que la poderosa marina británica pasara a la defensiva. Su ofensiva obligó al almirante Rodney a refugiarse en Santa Lucía y replegar sus fuerzas. Los británicos tuvieron que abandonar la presión en Honduras y reducir el apoyo a Pensacola, concentrando todos sus recursos en la defensa de Jamaica, convencidos de que hacia allí se dirigía la escuadra española. En realidad, el plan de Solano era muy distinto: su destino final era La Habana, donde debía establecer una base sólida para consolidar el dominio español en el Golfo de México. Desde allí se aseguraban las comunicaciones con Veracruz –por donde llegaban tropas, víveres y plata– y con Nueva Orleans, clave para coordinar las operaciones con el ejército de Gálvez. Ese control del golfo fue esencial para abrir el segundo frente en Norteamérica, mientras los ingleses, desconcertados, permanecían a la defensiva sin poder cambiar el curso de la guerra.

Si pasamos a la tercera parte del libro, la captura del doble convoy inglés, ¿cuáles fueron las razones del gobierno británico para enviarlo?

El gobierno británico decidió organizar aquel doble convoy en un momento crítico, cuando el equilibrio de la guerra comenzaba a inclinarse. Tras las pérdidas sufridas en el Atlántico y el Caribe, Londres necesitaba reabastecer con urgencia a sus colonias y a sus fuerzas en la India. Por ello, planificó una operación doble: un gran convoy con destino a América y otro hacia el Índico. El objetivo era enviar tropas, dinero y suministros, y al mismo tiempo recuperar la iniciativa estratégica frente a España, con la intención de imponerse en el conflicto con las Trece Colonias.

Pero la salida de las dos escuadras al mando de Solano, con 17 buques de guerra, había debilitado considerablemente la capacidad de caza de la Armada española. ¿Cómo se afrontó ese problema?

Efectivamente, con la salida de Solano, la escuadra española en Cádiz había quedado seriamente debilitada, lo que podía dejar sin capacidad ofensiva a la Armada justo cuando más se necesitaba. Por ello, mientras se organizaba el convoy de Solano, Floridablanca y la Secretaría de Marina impulsaron una operación paralela para reagrupar y reforzar las fuerzas navales disponibles. Se concentraron buques y recursos en Cádiz, trasladándolos desde todas las bases navales y los destinos en Brest. Al mismo tiempo, Floridablanca desarrolló una intensa campaña diplomática para convencer al gobierno francés de trasladar parte de su escuadra a Cádiz. Era un asunto delicado: había que persuadir a los franceses de que resultaba

más ventajoso atacar un convoy inglés que mantener las flotas aliadas inmóviles en Brest. Poco a poco, y al reconocer las ventajas de una acción conjunta –también útil para proteger sus

propios convoyes–, los franceses aceptaron el cambio. La concentración de las fuerzas aliadas en Cádiz fue un éxito político rotundo de Floridablanca. Sin esa maniobra diplomática y estratégica, habría sido casi imposible atacar el doble convoy británico y lograr la victoria que siguió.

¿Qué diferencias se puede destacar entre la organización de los convoyes ingleses y los españoles?

Uno de los aspectos más interesantes del libro es la posibilidad de comparar los dos sistemas de movilización de recursos en tiempo real, enfrentados a problemas muy similares. A menudo, las comparaciones se realizan entre épocas y contextos distintos, pero esta investigación permite observar cómo reaccionaron ambos gobiernos ante los mismos desafíos. Gracias a esta comparación coetánea, se comprende que los ingleses no muestran la superioridad que tradicionalmente se les atribuye. Al analizar la correspondencia del Almirantazgo británico con las instituciones encargadas del convoy, se percibe una notable rigidez y falta de coordinación. Surgieron conflictos de competencias, retrasos y enfrentamientos entre organismos: el Almirantazgo se negaba a ceder buques para las escoltas, y las entidades civiles rechazaban la intervención de otras autoridades.

Contra todo pronóstico, en esta comparación el sistema español resultó mucho más flexible y eficaz, capaz de concentrar la toma de decisiones y reaccionar con rapidez. Esa diferencia fue decisiva. En definitiva, la desorganización inglesa acabó filtrando información sobre los preparativos y destinos del convoy, datos que la inteligencia española aprovechó con precisión.

¿Por qué el gobierno británico decidió organizar un doble convoy?

Precisamente por las limitaciones y dificultades que enfrentaban para organizar sus convoyes por separado, el gobierno británico decidió unificar ambas expediciones en una sola operación, con el objetivo de compartir escoltas y protección naval. La solución del doble convoy también estuvo influida por la presión de los grupos económicos ingleses, tanto los vinculados al comercio del Caribe como al de la India. Ambos necesitaban enviar buques con escolta militar y estaban dispuestos a emplearlos en el transporte de tropas, artillería y suministros, pero exigían que el gobierno organizara cuanto antes un convoy militar. Esa combinación de desorden administrativo y presiones económicas se convirtió en una auténtica bomba de relojería cuando el Almirantazgo británico se negó a proporcionar una escolta adecuada a la magnitud del doble convoy. Los marinos temían dejar el Canal de la Mancha sin defensa e impusieron su criterio frente a la oposición del gobierno. Todo ello hizo aún más frágil y confusa la organización del doble convoy.

Me ha sorprendido saber que el convoy para la India tenía como objetivo transportar dinero y armas para organizar allí una expedición contra las Filipinas. ¿Es realmente así?

Efectivamente, y ese es otro de los hallazgos más relevantes del libro. El plan no surgió directamente del gobierno británico, sino de los directores de la British India Company, que veían en la guerra una oportunidad para repetir el ataque a Manila de 1762. Su objetivo era establecer una base permanente en el sudeste asiático desde la cual interceptar el Galeón de Manila y, sobre todo, participar en el comercio con América, en especial con Nueva España y el Perú. El convoy destinado a la India transportaba un gran nú-

mero de armas, uniformes y dinero para organizar un ejército en la India con milicias locales. Sin embargo, al ser capturado junto con el convoy americano, antes de que ambos se separaran, el plan quedó completamente desmantelado. Aquel golpe no solo afectó al Atlántico, sino que también desbarató la estrategia británica en Asia, dejando a la India sin refuerzos y frustrando sus ambiciones sobre Filipinas.

¿Cómo se enteraron los españoles de la organización y destino del doble convoy británico?

La información no fue fruto del azar, sino el resultado del trabajo minucioso de una red de espionaje y observación naval que se extendía por toda Europa. Los agentes españoles en Londres y Lisboa lograron infiltrarse en los puertos y astilleros británicos, donde seguían atentamente los preparativos del convoy, las órdenes de carga y los movimientos de los buques. Desde allí enviaban informes cifrados a París y Madrid, donde Floridablanca dirigía personalmente la interpretación de toda esa información. A esta labor se sumó un elemento decisivo: los corsarios españoles que operaban en el Atlántico. Estos capitanes, autorizados por la Corona, interceptaban embarcaciones inglesas, capturaban su correspondencia y la entregaban

a las autoridades. En esas cartas se hallaron datos cruciales sobre el convoy, sus rutas previstas y los puertos de destino. Igualmente importante fue la red organizada en Portugal por el embajador español, que utilizó pequeñas embarcaciones pesqueras para patrullar la

«La posición exacta en la que la escuadra de Córdova interceptó al convoy británico no fue producto del azar, sino del trabajo conjunto del veterano comandante y de su Mayor General, José de Mazarredo, uno de los oficiales más brillantes y metódicos de la Armada».

costa y vigilar la salida de navíos británicos desde Lisboa. Esa información se enviaba con rapidez a España a través de los cónsules en los puertos portugueses, creando un flujo constante de noticias. Gracias a esta combinación de espionaje, corsarios e inteligencia naval, España descubrió que el convoy británico era doble, su ruta de navegación y destinado, y pudo anticiparse con precisión para preparar la emboscada.

Quizás lo más espectacular de la caza del convoy británico es la seguridad con la que la escuadra de Córdova estaba esperando en el lugar correcto.

¿Cómo se explica semejante precisión?

Efectivamente, fue un ejemplo de coordinación y pericia naval pocas veces visto. La posición exacta en la que la escuadra de Córdova interceptó al convoy

británico no fue producto del azar, sino del trabajo conjunto del veterano comandante y de su Mayor General, José de Mazarredo, uno de los oficiales más brillantes y metódicos de la Armada. Córdova aportó su experiencia, mientras Mazarredo efectuó los cálculos necesarios, analizando vientos, corrientes y distancias con precisión. A ello se sumó la gran capacidad de maniobra de la marinería española, fruto de años de servicio constante en el mar y de una disciplina que permitía ejecutar órdenes complejas sin vacilación. La noche en que se localizó el convoy resultó decisiva. Fue necesario realizar maniobras arriesgadas, en plena oscuridad, para situar la escuadra en la posición exacta al amanecer. Cuando salió el sol, los españoles estaban donde debían, cerrando el paso al enemigo y atrapando a toda la flota británica.

Sorprende la magnitud del botín apresado en el doble convoy. ¿Es cierto que equivalía al coste de construir 37 navíos de 74 cañones?

Sí, así es. El golpe fue enorme, tanto para las arcas de la Real Hacienda como para la propia Armada. El valor total del botín capturado equivalía al coste de construir treinta y siete navíos de línea de 74 cañones, una cifra que refleja la magnitud del éxito. Además del dinero, el apresamiento proporcionó una amplia variedad de suministros militares: artillería, pólvora, hierro, lonas, jarcias, alquitrán, brea e incluso pintura para los buques. Muchos de esos materiales fueron incorporados directamente por la Marina española, mientras que el resto se vendió en subastas públicas, generando ingresos adicionales. Entre el cargamento destacaban también miles de uniformes, fusiles y equipos destinados a armar a las milicias británicas en América y Asia. Su captura no solo enriqueció a España, sino que privó a Gran Bretaña de los recursos necesarios para sostener sus campañas.

¿Es cierto que esos uniformes y fusiles capturados terminaron en manos de los revolucionarios norteamericanos?

«De hecho, muchos de los fusiles y uniformes capturados en el doble convoy acabaron en la batalla de Yorktown, en 1781, donde sellaron la derrota del ejército británico».

«La pérdida del doble convoy provocó un auténtico terremoto en Londres. Un testigo de aquellos días llegó a describir la situación como “la desolación de Jerusalén”, reflejando el sentimiento de derrumbe en los círculos de gobierno.».

Efectivamente. España no solo impidió que el convoy británico llegara a América para reforzar las posiciones inglesas frente a la ofensiva española, sino que además entregó parte de su cargamento a los representantes de los Estados Unidos en Cádiz. Fue una

decisión generosa y de gran alcance político, ya que el gobierno español nunca cobró por aquellos suministros. Entre el material se encontraban miles de fusiles, uniformes y equipos militares que original-

mente estaban destinados a las milicias británicas en América y Asia. El destino quiso, sin embargo, que esos mismos pertrechos fueran utilizados por los revolucionarios norteamericanos. De hecho, muchos de los fusiles y uniformes capturados en el doble convoy acabaron en la batalla de Yorktown, en 1781, donde sellaron la derrota del ejército británico.

Por último, ¿cuáles fueron las repercusiones del apresamiento de este convoy en la política inglesa?

Hasta ahora apenas se había prestado atención a las consecuencias internas que tuvo esta captura en Gran Bretaña, pero el análisis de los debates parlamentarios y de la prensa de la época permite apreciar con claridad su enorme impacto, tanto económico como político. La pérdida del doble convoy provocó un auténtico terremoto en Londres. Un testigo de aquellos días llegó a describir la situación como “la desolación de Jerusalén”, reflejando el sentimiento de derrumbe en los círculos de gobierno. Las repercusiones fueron inmediatas. En el Parlamento se multiplicaron las críticas al Almirantazgo y al

propio gobierno, mientras que entre la opinión pública se extendió la convicción de que la guerra estaba perdida. Desde entonces, el debate dejó de centrarse en cómo continuar el conflicto y pasó a girar en

torno a cómo ponerle fin. Fue, en definitiva, el inicio de una nueva etapa que allanó el camino al triunfo de la independencia de los Estados Unidos.



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.

SUMARIO

Caza al convoy
explicado por su autor



INTRODUCCIÓN

La introducción de *Caza al convoy* plantea la idea central que guía todo el libro: reinterpretar la Guerra de Independencia de Estados Unidos como un duelo de convoyes en el Atlántico entre España y Gran Bretaña. Rafael Torres Sánchez explica que el conflicto no se decidió solo en los campos de batalla de América, sino en el control de los mares, la información y la logística.

España logró organizar y proteger el mayor convoy de su historia y, al mismo tiempo, cazar el doble convoy británico de 1780, el mayor desastre naval sufrido por Gran Bretaña en el siglo XVIII. Ese triunfo permitió abrir un segundo frente en Norteamérica y obligó a los británicos a adoptar una estrategia defensiva.

El autor subraya el carácter global de la guerra, que conectó Europa, América y Asia, y muestra a la monarquía española como una potencia moderna, capaz de movilizar recursos con eficacia, de coordinar operaciones internacionales y de desempeñar un papel decisivo en la independencia de los Estados Unidos.

CAPÍTULO 1 EL SISTEMA DE ESPIONAJE ESPAÑOL

El capítulo primero de *Caza al convoy*, titulado “El sistema de espionaje español”, describe con detalle cómo la monarquía de Carlos III desarrolló una red de inteligencia sorprendentemente moderna, eficaz y autónoma, que fue esencial para el éxito de la política exterior española durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos. Este sistema, organizado bajo la dirección del conde de Floridablanca, permitió a España conocer con precisión los movimientos, planes y recursos de su principal enemigo: Gran Bretaña.

Floridablanca comprendió que en la guerra del siglo XVIII la información era tan decisiva como los ejércitos o la diplomacia. Desde la Secretaría de Estado diseñó una estructura jerarquizada y global, que utilizaba las embajadas y consulados como centros de recolección de datos. Los informes llegaban a Madrid a través de correos cifrados, con claves y códigos que variaban constantemente. La clave del sistema no era tanto la cantidad de información, sino su verificación y análisis: Floridablanca y su equipo

DOSIER DE PRENSA



cruzaban cada noticia con las procedentes de París, Lisboa o Ámsterdam, creando un verdadero mapa de inteligencia europeo.

El libro muestra que, a diferencia de lo que se suele creer, España no dependía de la inteligencia francesa. Mantuvo redes propias, financiadas y controladas directamente desde Madrid. En Londres, el embajador español y sus colaboradores lograron infiltrarse en los astilleros, el Almirantazgo y las oficinas navales, obteniendo información sobre la organización de convoyes, movimientos de tropas y construcciones de buques. Cuando el embajador tuvo que abandonar el país, se improvisó una red paralela en los Países Bajos, que utilizaba pequeños barcos pesqueros para introducir agentes por Escocia y enviar los informes a través de los consulados portugueses. Esta estructura, en apariencia frágil, fue extremadamente eficaz.

La embajada de España en París, dirigida por el conde de Aranda, desempeñó un papel esencial en la coordinación de todas estas redes. Aranda convirtió su residencia en un auténtico centro de espionaje y sociabilidad, conocido como “la corte de los espías”. En sus cenas y tertulias se reunían diplomáticos, comerciantes, científicos y figuras políticas de toda Europa, incluidos Benjamin Franklin y los embajadores de las principales potencias. Bajo ese ambiente cortesano, Aranda obtenía información valiosa, que era analizada por un equipo de traductores, ingenieros y cartógrafos al servicio de la inteligencia española.

El capítulo también destaca el papel del espionaje naval y de los corsarios, que interceptaban correspondencia inglesa y la remitían a la Secretaría de Marina. Los agentes españoles empleaban métodos ingeniosos para transmitir sus informes: algunos ocultaban mensajes cifrados entre las notas de partituras musicales o en cartas aparentemente domésticas.

En conjunto, el capítulo revela una monarquía española plenamente consciente de la importancia estratégica de la información y capaz de actuar con rapidez y discreción en un entorno internacional hostil. El espionaje fue la base sobre la que se construyó la posterior operación naval del convoy de 1780. España, gracias a esta red de inteligencia, pasó de ser una potencia observadora a una protagonista activa en el tablero global del siglo XVIII, anticipando los movimientos de sus enemigos y demostrando una capacidad organizativa comparable, o incluso superior, a la británica.

CAPITULO 2 “EL TEATRO DE LA GUERRA SERÁ EN AMÉRICA”

El capítulo segundo de *Caza al convoy*, titulado “El teatro de la guerra será en América”, describe el giro

estratégico que adoptó el gobierno de Carlos III entre enero y febrero de 1780. En esos meses se diseñó un nuevo plan de guerra que rompía con la tradicional política defensiva que había caracterizado la acción española durante décadas. España abandonó la actitud de contención y vigilancia para adoptar una postura ofensiva, centrada en el ataque directo a los intereses británicos en América. El cambio fue profundo y deliberado: había que pasar de proteger el imperio a golpear al enemigo en el corazón de su poder marítimo y colonial.

Floridablanca y la Secretaría de Marina comprendieron que la clave no estaba en defender los territorios americanos dispersos, sino en controlar el espacio atlántico y el Golfo de México. Por primera vez, la monarquía española elaboró una estrategia que concebía América como el auténtico teatro principal de la guerra. Este cambio de mentalidad también implicó una importante emancipación política: España dejó de seguir las prioridades de Francia y consiguió que fueran los franceses quienes se adaptaran a la estrategia española. La alianza seguía siendo necesaria, pero la iniciativa pasó a manos de Madrid.

El plan consistía en atacar antes de ser atacados. Los informes de inteligencia advertían de que Gran Bretaña preparaba un movimiento envolvente sobre los territorios del sur: una ofensiva que debía converger sobre Nueva Orleans desde dos direcciones, una descendiendo por el río Misisipi desde el norte, y otra avanzando desde la costa atlántica. Si esa pinza se cerraba, México y el resto de los dominios españoles en el Golfo quedarían amenazados. Para evitarlo, Floridablanca decidió romper la pasividad y diseñar una operación ofensiva que asegurase el control de las rutas marítimas y neutralizara la iniciativa británica.

La solución fue audaz: organizar un gran convoy escoltado por una poderosa escuadra y transportar un ejército de operaciones capaz de intervenir en el Golfo de México y abrir un segundo frente en el sur de Norteamérica. Desde allí se podría reforzar a las fuerzas de Bernardo de Gálvez, expulsar a los británicos de sus posiciones costeras y asegurar las comunicaciones con Veracruz, Nueva Orleans y La Habana. Con esta decisión, España transformó la naturaleza del conflicto: América dejaba de ser un espacio a proteger para convertirse en el escenario donde se decidiría la guerra.

CAPITULO 3 EL GRAN CONVOY ESPAÑOL

En este capítulo se analiza la compleja preparación de la mayor operación naval y logística emprendida por la monarquía española en el siglo XVIII. A partir del cruce de numerosas fuentes documentales, se explica cómo el gobierno de Floridablanca, la Secretaría de

Marina y la Real Hacienda coordinaron sus esfuerzos para poner en marcha una expedición sin precedentes, capaz de transportar a América un ejército de operaciones y una flota de guerra completa, todo ello bajo el máximo secreto para evitar que el espionaje británico descubriera sus verdaderos objetivos.

Se presta atención a la operación de contraespionaje organizada por el gobierno español para ocultar los preparativos del convoy. Floridablanca sabía que era imposible esconder una movilización tan grande, pero sí podía desorientar a los agentes ingleses. Para ello se creó un plan de engaño que consistía en formar dos escuadras aparentemente distintas, con mandos y destinos separados. A una se le asignaron suministros de vino reglamentarios, lo que en el código naval de la época indicaba que navegaría por Europa, mientras que la otra, con destino a América, no recibió, dando la impresión de que se trataba de una expedición menor. Esta desigual distribución de víveres y la separación formal de las escuadras confundieron por completo a los espías británicos. Según los informes enviados a Londres desde Lisboa, el convoy español carecía de importancia estratégica, lo que retrasó cualquier intento inglés de interceptarlo.

La logística de la organización del convoy se analiza en “Zafarrancho de recursos”, para comprender el esfuerzo económico y administrativo que permitió hacer realidad el proyecto. Floridablanca logró que la Real Hacienda movilizara en pocas semanas todos los fondos necesarios, ordenando que Cádiz tuviera prioridad absoluta sobre cualquier otra demanda de gasto público. Fue un ejercicio de autoridad y centralización poco común en la España del siglo XVIII: se suspendieron pagos y se aplazaron créditos a instituciones civiles, eclesiásticas y militares para concentrar el dinero en la expedición. Con esos recursos se contrataron más de 130 embarcaciones mercantes destinadas al transporte de tropas, caballos, artillería y suministros. La coordinación entre intendentes, contratistas, armadores y arsenales permitió, en apenas dos meses, disponer de una flota de transporte sin precedentes en la historia naval española.

Por último, se analiza, la composición de la escolta naval del convoy. La organización recayó en las autoridades de la base de Cádiz, encabezadas por Luis de Córdova, quien puso a disposición del proyecto todos los navíos y recursos disponibles. La escolta quedó formada por doce navíos de línea y varias fragatas y jabeques, suficientes para garantizar la seguridad del convoy en su travesía atlántica. La colaboración entre los mandos de la Armada fue estrechamente vigilada: Córdova comprendió la trascendencia de la operación y subordinó otras misiones a la protección del convoy,

demostrando una coordinación y disciplina poco habituales en una empresa de tal magnitud.

Por último, se analiza el “Ejército expedicionario”, detallando la formación de un ejército de operaciones de 11.000 soldados y la incorporación de marineros y personal auxiliar, lo que elevó el total de efectivos a más de 20.000 hombres. Para reunir este contingente, el gobierno recurrió al ejército de sitio de Gibraltar y a tropas dispersas en Andalucía y Extremadura. Cádiz y su bahía se convirtieron en un inmenso campamento donde se concentraron regimientos, cañones y suministros. El esfuerzo logístico fue extraordinario: en cuestión de semanas se organizaron las unidades, se fabricaron los pertrechos y se procedió a su embarque.

La operación del convoy de 1780 fue un éxito de coordinación política, militar y económica. La monarquía española demostró una capacidad de movilización y organización comparable a la de las grandes potencias de la época, uniendo autoridad, planificación y eficacia administrativa para ejecutar una de las mayores hazañas logísticas de la historia moderna.

CAPITULO 4 A LA CAZA DEL CONVOY ESPAÑOL

Aquí se analiza con detalle cómo la inteligencia británica, tras meses de incertidumbre, logró finalmente descubrir la existencia del gran convoy español comandado por José Solano, y cómo intentó sin éxito interceptarlo durante su travesía atlántica.

Para comprenderlo, se explica cómo la inteligencia británica logró, por fin, tener noticia de la gigantesca operación española. Pese a los esfuerzos de contraespionaje organizados por Floridablanca, las filtraciones sobre los movimientos en Cádiz y los embarques de tropas despertaron la sospecha del Almirantazgo británico. Los espías ingleses enviados desde Lisboa informaron a Londres de que se preparaba un “large convoy” con destino desconocido, aunque no pudieron determinar su verdadera finalidad ni su ruta. Aun así, la alarma fue suficiente para que los británicos reforzaran su vigilancia en el Atlántico, movilizand o escuadrones y corsarios desde Lisboa y las Azores.

Una vez zarpado el convoy de Cádiz, los británicos organizaron una persecución desde Lisboa. El escuadrón inglés estacionado en esa ciudad, junto con corsarios privados, intentó seguirle la pista hasta las islas Canarias. Su misión consistía en interceptar cualquier barco rezagado o desviado y, sobre todo, obtener información sobre el rumbo que seguiría Solano. Las comunicaciones marítimas eran constantes, y los corsarios vigilaban las rutas hacia el Caribe y las costas africanas. No obstante, no consiguieron capturar ningún buque, pese a que durante la navegación el convoy se dispersó en varias ocasiones.

La etapa más peligrosa del viaje fue atravesar las Islas de Barlovento. Llegar al Caribe suponía atravesar una zona bajo vigilancia de la escuadra del almirante George Rodney, uno de los más reconocidos comandantes de la Royal Navy. Solano se encontró en una situación crítica: su convoy transportaba un ejército entero y debía evitar ser interceptado. Para ello, diseñó una serie de maniobras de distracción y rutas falsas. Incluso permitió que algunos transportes adelantados fueran capturados llevando instrucciones erróneas, para hacer creer a Rodney que el convoy intentaría entrar por un punto distinto al real. El plan funcionó. Mientras el almirante británico esperaba en vano, Solano logró pasar sin ser detectado y, lejos de limitarse a huir, llegó incluso a planear atacar la escuadra inglesa antes de alcanzar La Habana.

Finalmente, Solano consiguió atravesar el mar Caribe sin graves pérdidas, escoltando más de cien buques cargados de tropas, artillería y víveres. Durante el recorrido reforzó las posiciones españolas en Honduras, Veracruz y Nueva Orleans, asegurando las comunicaciones con México. Desde allí estableció el dominio español en el Golfo de México, garantizando el control de las rutas y abriendo la posibilidad de lanzar operaciones conjuntas con el ejército de Bernardo de Gálvez. El convoy no solo había cumplido su misión, sino que había logrado un resultado estratégico de enorme alcance: asegurar el paso de tropas y suministros para abrir el segundo frente en Norteamérica y consolidar la hegemonía española en el Caribe.

CAPITULO 5 TEJER LA RED

El capítulo “Tejer la red” pone en primer plano la decisión estratégica de Floridablanca de concentrar la fuerza naval aliada en Cádiz, retirándola de Brest. En el apartado “Reunir fuerzas” se ve con claridad que esta fue una maniobra política y operativa de gran calado: Floridablanca entendió que mantener las escuadras inmóviles en el Atlántico norte tenía un rendimiento decreciente y que la clave estaba en crear, en Cádiz, un nudo operativo desde el que cazar convoyes británicos y proteger los propios. No fue sencillo: implicó convencer a Francia de modificar su despliegue tradicional, coordinar intendencias y suministros, y acelerar la transferencia de unidades de guerra hacia el sur. Pero aquella concentración permitió disponer de una masa crítica de buques, pilotos y pertrechos en el punto exacto donde se cruzaban las rutas inglesas, y fue el pivote sobre el que giró la posterior ofensiva española.

Se subraya la confusión británica para conocer las intenciones ofensivas de Luis de Córdova: ignora-

ban si repetiría el golpe del verano de 1779, si apostaría por cerrar el paso en el Canal o si maniobraría en el Atlántico medio para buscar presas mayores. Esa incertidumbre no fue casual; fue el producto de una política deliberada de ocultación y de señales contradictorias. Mientras Córdova afinaba su dispositivo y Mazarredo perfeccionaba el adiestramiento de la escuadra, la inteligencia británica recibía informes parciales y a veces incompatibles. El Almirantazgo no logró fijar a tiempo un plan de respuesta coherente. La niebla que habitualmente envuelve el Canal no era solo meteorológica: era informativa, y trabajó a favor de España.

Por último, se analiza los engranajes prácticos que hicieron posible aquella ventaja de información. Los corsarios españoles desempeñaron un papel decisivo. Con patentes de corso, hostigaron las rutas inglesas, capturaron buques mercantes y, sobre todo, aportaron a la Secretaría de Marina y a la Secretaría de Estado un caudal continuo de correspondencia interceptada. En esos sacos de cartas privadas o de correspondencia oficial se alimentaba otro flujo de información que terminaba en Madrid. El corso no fue solo un negocio de guerra: fue una fuente de inteligencia orgánica, conectada al aparato decisorio del Estado.

Junto a los corsarios, la Armada desplegó unidades ligeras idóneas para la observación y la rapidez de transmisión. Los jabeques, por su velamen y su maniobrabilidad, sirvieron como ojos y oídos en el Estrecho y la fachada atlántica portuguesa. Podían aproximarse a calas, seguir a distancia convoyes y regresar con avisos sin comprometer a los navíos de línea. Su uso sistemático permitió acortar los tiempos entre la detección de un movimiento y su explotación operativa en Cádiz.

Igual de importante fue la red montada desde Lisboa por el embajador español, verdadero centro de escucha sobre la costa portuguesa. Con cobertura diplomática y apoyándose en cónsules y comerciantes, organizó patrullas discretas de embarcaciones pesqueras que recorrían los estuarios y cabos más transitados. Estos pesqueros espía observaban zarpes, contaban palos, identificaban escoltas y, cuando era posible, seguían durante millas a los convoyes que salían bajo bandera británica. La información fluía por canales redundantes: avisos a los cónsules en Oporto o Setúbal, correos hacia Badajoz y Sevilla, y mensajeros que, combinando posta terrestre y cabotaje, entregaban en Cádiz noticias recogidas en el mar. Este sistema fue extraordinariamente eficaz porque convertía la costa portuguesa en una línea de sensores que alimentaba, casi en tiempo real, el cuadro operativo español.



En conjunto, se muestra cómo la decisión política de concentrar fuerzas en Cádiz, la explotación de la incertidumbre enemiga sobre los planes de Córdoba y la combinación de corsarios, jabeques y pesqueros espía crearon un ecosistema de inteligencia y maniobra difícil de igualar. La red no fue un complemento: fue el sistema nervioso de una estrategia que, cuando llegó la ocasión, supo transformar información en dominio del Atlántico.

CAPITULO 6 LA HABILITACION DEL DOBLE CONVOY

En este capítulo se analiza cómo se organizó en Gran Bretaña la salida del gran convoy de 1780, cuya captura por la Armada española se convertiría en el mayor desastre naval de la historia británica. A través del análisis de documentación del Almirantazgo y del Navy Board, se reconstruyen los mecanismos administrativos, las tensiones institucionales y los intereses económicos que explican cómo se gestó una operación tan ambiciosa como frágil.

El análisis comienza con el estudio del funcionamiento del Navy Board, el organismo encargado de habilitar los convoyes británicos. Su papel consistía en coordinar la provisión de barcos, hombres, víveres y armamento, pero hacia 1780 el sistema estaba sometido a una enorme presión. La disper-

sión geográfica de los astilleros, arsenales y almacenes complicaba la gestión y la defensa de las rutas de abastecimiento. Además, la actividad de los corsarios había crecido tanto que el transporte de suministros dentro del propio territorio británico se había vuelto inseguro. Cada pieza de artillería, cada tonel de brea o cada barril de pólvora debía ser trasladado por mar, lo que aumentaba el riesgo y los retrasos. Los procedimientos burocráticos ralentizaban la toma de decisiones y acabaron por generar una cadena de demoras. El resultado fue un sistema que, pese a su aparente potencia, mostraba una gran rigidez y vulnerabilidad.

A partir de la documentación británica se analiza la composición de los transportes del doble convoy, los "Indiamen", grandes navíos mercantes de la British East India Company y de los comerciantes del Caribe, que presionaron al gobierno para obtener protección. Estos armadores representaban un poderoso grupo de presión que, ante la amenaza de corsarios y escuadras aliadas, exigían que la Royal Navy escoltara sus barcos hacia América y la India. A cambio, se comprometían a transportar soldados, artillería, caballos y material de guerra en sus propios buques. Era un acuerdo de conveniencia mutua: los comerciantes reducían sus pérdidas y el Estado

aprovechaba una flota privada para movilizar recursos sin coste adicional. Sin embargo, esta fórmula también multiplicaba los riesgos, porque convertía los convoyes en objetivos de gran valor económico y militar.

Lo sorprendente es que el mayor obstáculo vino de la oposición de la Royal Navy a destinar escoltas al doble convoy. Muchos oficiales y miembros del Almirantazgo consideraban que dispersar los buques de guerra en tareas de escolta debilitaba la capacidad de combate de la flota principal. Sostenían que la defensa de los convoyes debía recaer en los mercantes armados o en pequeñas fragatas, mientras los navíos de línea se reservaban para operaciones ofensivas. Esa resistencia burocrática y doctrinal retrasó la salida del convoy y lo dejó insuficientemente protegido.

Se concluye mostrando cómo la combinación de lentitud administrativa, intereses privados y rivalidades institucionales generó un convoy tan colosal como vulnerable. La unificación de las flotas con destino a América y la India —decidida por razones de economía y presión política— terminó siendo un error fatal. Así, lo que en Londres se presentó como una operación logística de eficiencia imperial, en la práctica se convirtió en una sucesión de obstáculos y rigideces que conducirían al desastre.

CAPÍTULO 7 CAZA Y CAPTURA

El capítulo narra un episodio espectacular de la historia naval del siglo XVIII: la localización, persecución y apresamiento del doble convoy británico por la escuadra de Luis de Córdova en 1780. Se explica cómo se tejó la trampa, cómo se desarrolló la captura y cuáles fueron sus consecuencias militares, económicas y políticas.

La clave estuvo en que la Armada española, tras meses de preparación, logró controlar el Atlántico con una red de vigilancia cada vez más estrecha. Bajo las órdenes de Córdova y con el apoyo de su Mayor General, José de Mazarredo, se intensificaron los patrullajes desde las Azores hasta el cabo de San Vicente. La flota española, reforzada con navíos franceses procedentes de Brest, logró un destacado nivel de preparación y constante disposición para navegar. Gracias a los informes de los espías en Lisboa y Londres, así como a la interceptación de correos marítimos, los españoles sabían que el convoy había zarpado y conocían su posible ruta hacia las Indias Occidentales e India. La precisión del despliegue fue

fruto tanto de la experiencia de Córdova como del rigor de Mazarredo, quien calculó las corrientes y los vientos con exactitud matemática. Así, el convoy inglés “cayó en la red”.

La noche del 8 al 9 de agosto de 1780, las luces de los buques británicos fueron avistadas por los vigías españoles. La oscuridad, los destellos de los faroles y los ruidos del mar crearon una atmósfera de confusión. Las dos escuadras se movían en silencio, intentando identificar al enemigo. No obstante, Mazarredo, con precisión táctica, ordenó maniobras arriesgadas para que al amanecer la escuadra española apareciera cerrando el paso al convoy. Cuando el sol despuntó, los ingleses descubrieron que estaban rodeados. El caos fue inmediato: los mercantes, sorprendidos y sin escolta suficiente, no pudieron organizarse ni huir. En pocas horas, 55 de los 63 buques del doble convoy fueron apresados sin que apenas se disparara un cañonazo. La coordinación de los navíos españoles y la disciplina de sus tripulaciones resultaron decisivas. La captura fue tan rápida y limpia que la sorpresa fue el arma más poderosa.

Todo el convoy fue conducido a Cádiz, donde se procedió al inventario del cargamento y a la recepción de miles de prisioneros. El botín era inmenso: el valor de los bienes capturados equivalía al coste de construir treinta y siete navíos de línea de 74 cañones. Había armas, artillería, uniformes, textiles, productos coloniales, dinero y provisiones destinadas a las colonias británicas de América y Asia. España trató con respeto y humanidad a los prisioneros ingleses; muchos fueron alojados en poblaciones andaluzas, y algunos decidieron quedarse a vivir en España tras ser liberados.

El impacto del apresamiento fue inmediato. En Europa, la noticia corrió como un rayo. En Gran Bretaña se vivió con estupor: la pérdida de tantos barcos y recursos fue calificada como una “desolación de Jerusalén”. En el Parlamento se multiplicaron las críticas al Almirantazgo, y se extendió el convencimiento de que la guerra estaba perdida. En el lado español, el éxito supuso una inyección económica y moral. Parte del material capturado fue entregado gratuitamente a los representantes de los Estados Unidos en Cádiz, especialmente fusiles y uniformes destinados a las milicias revolucionarias. Paradójicamente, aquellos suministros que debían sostener el dominio británico en ultramar acabaron siendo usados en la batalla de Yorktown, la que selló la independencia norteamericana.

ÍNDICE Y FRAGMENTOS SELECCIONADOS

Agradecimientos
Dramatis personae

PARTE I - LA BATALLA POR LA INFORMACIÓN

1 EL SISTEMA DE ESPIONAJE ESPAÑOL

PARTE II - LA APERTURA DE UN SEGUNDO FRENTE

- 2 «EL TEATRO DE LA GUERRA
SERÁ EN AMÉRICA»
- 3 EL GRAN CONVOY
- 4 A LA CAZA DEL CONVOY ESPAÑOL

PARTE III - LA CAPTURA DEL DOBLE CONVOY INGLÉS

- 5 TEJER LA RED
- 6 LA HABILITACIÓN DEL DOBLE CONVOY
- 7 CAZA Y CAPTURA

Conclusiones
Bibliografía
Índice analítico

DOSIER DE PRENSA



CAPÍTULO 1

EL SISTEMA DE ESPIONAJE ESPAÑOL

El Gobierno de Carlos III estaba muy lejos de ignorar lo que ocurría fuera de sus fronteras y no dependía de otros países para informarse. España contaba con auténticos servicios secretos capaces de transmitir información relevante y actualizada. Su estructura difería de la de su aliado francés de manera notable. En Francia, Luis XV había creado un servicio propio de información paralelo al oficial del Gobierno conocido como el *Secret du Roi* [Secreto del Rey]. Esta extensa red de espías, financiada directamente por el monarca, le informaba exclusivamente a él y, en la práctica, provocaba una duplicidad de servicios de inteligencia, rivalidades internas y, a menudo, una menor eficiencia.

España evitó los problemas derivados de la duplicidad al centralizar sus servicios secretos en una sola estructura. El secretario de Estado, José Moñino, conde de Floridablanca (1728-1808), era el responsable de esta organización. Moñino representaba el ascenso político de letrados y hombres de leyes que, sin pertenecer a la alta aristocracia, demostraron una gran capacidad para gestionar y consolidar la construcción del Estado, aunque su eficaz labor de gobierno no estuvo exenta de un calculado nepotismo para crear redes clientelares. Floridablanca se ganó la confianza absoluta del rey Carlos III, el cual lo mantuvo en el cargo desde 1777 hasta 1792, por lo que fue el secretario de Estado que más tiempo permaneció en funciones.

Esa estabilidad, precisamente, permitió a Floridablanca perfeccionar los mecanismos españoles de control

de la información y llevar a cabo con mayor eficacia la gestión del espionaje. Como secretario de Estado, coordinaba el servicio diplomático, que, bajo su mandato, alcanzó su máximo desarrollo en el siglo XVIII; aumentó el número de embajadas y, especialmente, el servicio consular. Si en 1760 España contaba con 12 consulados, al fallecer Carlos III en 1788 la red diplomática incluía ya 28 cónsules y 134 vicecónsules. Desde todo el mundo fluía hacia la Secretaría de Estado un torrente constante de información. Esta red diplomática apoyaba, a su vez, la labor del espionaje y constituían los auténticos «ojos y oídos» de la monarquía española y de Floridablanca en particular.

Además de centralizar la información exterior, Floridablanca controlaba también la circulación dentro del país, algo esencial para frenar el espionaje extranjero o ejecutar operaciones de contraespionaje. Su interés por supervisar las comunicaciones quedó demostrado cuando asumió el cargo de superintendente general de Correos pocos meses después de convertirse en secretario de Estado. Un año más tarde, añadió a sus responsabilidades la supervisión de Caminos y Posadas, por lo que obtuvo un control absoluto sobre la Real Junta de Correos y Postas de España e Indias, creada en 1776, que había unificado los servicios postales anteriormente separados.

Gracias a todas estas funciones concentradas en la figura del secretario de Estado, Floridablanca podía intervenir directamente sobre la correspondencia que transitaba hacia y desde la monarquía. Aunque, en teoría, el correo era inviolable, tanto en España como en otros países de la época era habitual inspeccionar la correspondencia por motivos de seguridad.

Como se ha señalado con respecto al servicio secreto inglés: «toda persona que escriba acerca de los primeros pasos de nuestro *Intelligence Service* debería relatar, simultáneamente, los comienzos de nuestros servicios postales». De manera semejante, Benjamin Franklin, encargado de la primera misión diplomática de las, todavía rebeldes, Trece Colonias norteamericanas, era también el director general de Correos del nuevo Estado.

Mapa de Norteamérica coloreado a mano para mostrar la extensión de la América británica y los territorios español y francés. Impreso para John Bowles, 1765. Library of Congress.



PARTE 2

LA APERTURA DE UN SEGUNDO FRENTE

La entrada de España en junio de 1779 en la guerra que enfrentaba a Gran Bretaña con las Trece Colonias desde 1776 supuso un cambio radical en la estrategia militar española desarrollada durante el siglo XVI-II. Hasta entonces, la prioridad política de España había sido, principalmente, Italia y, en segundo término, la defensa de sus posesiones en América y Filipinas. Esta peculiar orientación geoestratégica respondía a los intereses dinásticos de los Borbones españoles en los Estados italianos, pero limitaba considerablemente los recursos disponibles para contrarrestar el creciente interés europeo por América y Asia, impulsado por los lucrativos beneficios de la agricultura de plantación.

Para hacer frente a estas amenazas, España había dependido históricamente de una estrategia defensiva basada en mejorar fortificaciones y bloquear los puertos principales en América y Filipinas. Sin embargo, esta estrategia quedó en evidencia tras la Guerra de los Siete Años, cuando los británicos capturaron La Habana y Manila, lo que hizo necesario reconsiderarla. Durante la década de 1770, políticos, militares y marinos españoles empezaron a desarrollar una doctrina militar mucho más ofensiva, que cambiaba la mentalidad de defenderse por la de atacar directamente al enemigo. Para ello, se implementaron importantes reformas económicas, fiscales y militares que incrementaron la calidad y el número de efectivos navales y terrestres. En vez de continuar invirtiendo únicamente en fortificaciones, se apostó por unas fuerzas armadas más disciplinadas, mejor equipadas y con mayor movilidad.

Esta nueva actitud ofensiva se manifestó claramente en varias crisis internacionales anteriores a 1779: la disputa con Gran Bretaña por las Malvinas en 1774 estuvo cerca de convertirse en un conflicto abierto; los continuos ataques en el norte de África llevaron a una contienda contra Marruecos en 1774, seguida por la movilización de la Armada y una expedición militar contra Argel en 1775; igualmente, los problemas derivados del



Declaración de guerra a Inglaterra. Los ministros de Guerra y Marina, el conde de Ricla y el marqués de Castejón, respectivamente, reciben las órdenes de Carlos III para hacer la guerra ofensiva a Inglaterra. Gregorio Ferro, 1788. Museo de Pontevedra.

contrabando portugués e inglés en Río de la Plata desembocaron en una guerra contra Portugal (1776-1777). Esta transformación doctrinal hacia un uso más agresivo de las fuerzas armadas implicó mantenerlas movilizadas de forma constante desde 1774, lo que mejoró su preparación y coordinación institucional. Cuando España decidió finalmente entrar en guerra contra Gran Bretaña en 1779, lo

hizo con una mentalidad muy diferente de la estrategia defensiva de décadas anteriores y, además, en sus propios términos, no según los dictados de sus aliados franceses.

Entre 1776 y 1779 España aprovechó para mediar entre Gran Bretaña y las colonias americanas. Apoyó en secreto a los revolucionarios con suministros desde Nueva Orleans, Cuba y directamente desde España, bajo la fórmula conocida como «socorros privados». El objetivo era claro: debilitar estratégicamente a los británicos mientras España preparaba su propia ofensiva. Como afirmó Floridablanca en 1776, era tan importante «el conseguir que dure aquella guerra, [como] que se va meditando aquí un medio para suministrar nosotros directamente nuevos auxilios a las colonias sublevadas».

Al mismo tiempo, España se preparaba para el enfrentamiento contra Gran Bretaña. Se movilizaron recursos para sostener el conflicto y se definió una estrategia militar completamente nueva: la única contienda que interesaba a España en esos momentos era «una guerra verdaderamente ofensiva». Floridablanca solo retrasó el comienzo hasta que todo estuviera preparado, en sus palabras, «en estado de defender sus dominios, y de ofender a sus enemigos, en caso de rompimiento, de un modo tal, que jamás se ha visto en España».

CAPÍTULO 3

EL GRAN CONVOY

Los primeros pasos en la organización del gran convoy estuvieron presididos por el secreto. El Gobierno sabía que en el mismo instante en que se emitieran las órdenes a las autoridades encargadas de sus preparativos, la información se difundiría y sería imposible contener la circulación. Las recientes experiencias en las expediciones contra Argel de 1775 y la de Río de la Plata en 1776 habían demostrado la dificultad de controlar las noticias acerca de su organización. Cualquier medida adoptada para prevenir la difusión incontrolada había sido un verdadero fracaso y no sirvieron de nada las advertencias a sus comandantes de «guardar el más religioso secreto». En ambos casos, la noticia se propagó tanto que alcanzó a la prensa de toda Europa, la cual fue anunciando su preparación y hasta su destino, incluso antes de que salieran de España. La expedición de Cevallos a Río de la Plata, que preocupaba en especial a los ingleses, fue, literalmente, retransmitida a diario por periódicos como *The London Chronicle*, *The Monthly Review* o *The Universal Magazine*.

Era necesario, pues, aprender de los errores cometidos y cambiar el modo de proceder. Una vez más, se imponía ganar la batalla por la información, porque, de lo contrario, el convoy que el Gobierno se disponía a enviar sería capturado y, con él, es probable que fracasara toda la nueva estrategia ofensiva. La única opción disponible para reprimir la propagación de la información era ocultar y confundir a todos con el destino del gran convoy, empezando por las autoridades militares españolas.

Ocultar y confundir a todos

El Gobierno dio la primera orden para iniciar la organización del convoy el 22 de febrero y su contenido dejó bien clara la importancia que el Ejecutivo de Carlos III concedía a la confidencialidad de toda la operación. El secretario de Marina, el marqués González de Castejón, informó al jefe de escuadra en Cádiz José Solano de que se le daba el mando de una

En el verano de 1780, España organizó el mayor convoy de su historia con el objetivo de abrir un segundo frente en Norteamérica. Detalle del *Retrato de José de Gálvez*, 1.^{er} marqués de Sonora. Anónimo, 1785.

nueva flota que debía constituirse de inmediato, aunque no se le precisaba el destino de la comisión. El Gobierno ya había elegido exactamente qué buques compondrían la nueva escuadra, puesto que tenía reportes periódicos del estado de cada uno de ellos. No era atributo del comandante elegir los buques, solo prepararlos. Las unidades que compondrían la nueva escuadra eran 6 navíos: San Luis, San Agustín, Oriente, Gallardo, Arrogante y Astuto; y 2 fragatas: Santa Rufina y Santa Gertrudis. En relación con el destino no se le decía nada, solo que se debía «embarcar víveres correspondientes a cinco meses para sus dotaciones». Tampoco se indicaba fecha de salida, solo se le insistía en que debía prepararse con extrema diligencia «para fines importantes y urgentes del servicio». Para reforzar el carácter apremiante se le advertía que pidiera todo lo que necesitara en el arsenal gaditano y al director general de la Armada, Luis de Córdova, así como que el resto de asuntos relacionados con esta misteriosa comisión los consultara solo y directamente con el secretario de Marina; insistía en que la comunicación fuera inmediata y reservada.³ El Gobierno, por tanto, era lo más impreciso posible con la autoridad encargada de la operación.



CAPÍTULO 4

A LA CAZA DEL CONVOY ESPAÑOL

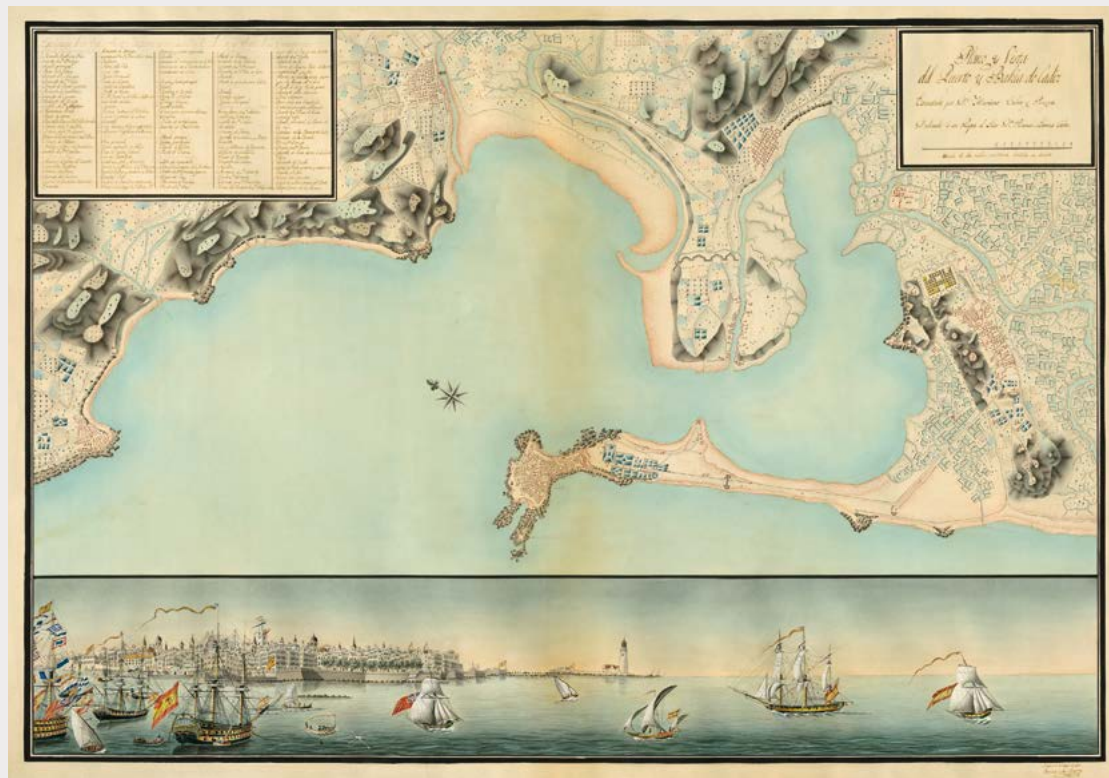
Cuando por fin «saltó el levante» el 28 de abril, el centenar de buques que llevaba casi un mes esperando en la bahía de Cádiz, ya posicionado cerca de la desembocadura y mantenido sobre un ancla, pudo finalmente iniciar la navegación. La rapidez y eficacia en la salida del convoy se confirma en la decena de cartas enviadas de inmediato por las autoridades de la bahía a sus superiores en Madrid, en una especie de competencia por ser los primeros en informar de la ansiada partida. En cuestión de horas, Francisco Banzes, intendente de Marina, llegó a enviar hasta dos correos extraordinarios al secretario de Marina en Madrid.⁴⁴

El relato más detallado proviene del vigía de la torre de Cádiz, Aurelio de Tavira, que registró hora a hora el movimiento de los buques.⁴⁵ Según su informe, al amanecer del día 28 cambió la dirección del viento y comenzó a soplar desde el primer cuadrante, del este-nordeste (ENE). Enseguida, desde el navío San Luis se dieron las órdenes a todo el convoy para zarpar. A las 6.30 h el navío comandante y su escuadra, junto con las embarcaciones del convoy en «conserva», se hallaban en la boca del puerto. A las 8, hizo lo propio el San Nicolás, con el jefe de escuadra Tomaseo, su división y las embarcaciones correspondientes. El último en salir, según Tavira, fue a las 11.00 h de la mañana el cúter Duque de Cornead, que cerró la marcha del convoy.

El propio Luis de Córdova, que también participó en esta suerte de carrera informativa, se felicitaba de que, para las 12.30 h –hora en que remitió su segundo correo extraordinario del día–, todo el convoy se encontraba fuera de la bahía «sin haber experimentado la menor detención ninguno de los buques».⁴⁶ A esa hora, el navío comandante estaba situado al oeste, a una distancia de cuatro leguas –unos 22 km– y navegaba con poca vela para dar tiempo a que el resto de las embarcaciones completara la salida.

El vigía Aurelio de Tavira certificó que a las 13.00 h del día 28 todo el convoy estaba ya fuera de la bahía de Cádiz. Lo componían 139 embarcaciones, incluidas los 19 buques de guerra.⁴⁷ A las naves de transporte se habían sumado, en busca de la protección del convoy, dos balandras francesas con destino al Guárico, tres navíos genoveses y tres embarcaciones «americanas» –dos navíos y un bergantín– procedentes de las Trece Colonias.

El espectáculo que debió de ofrecer la salida y posterior organización del convoy en alta mar resultaba, sin duda, imponente. Según relató Tavira, al ponerse el sol ese mismo día, los buques que integraban la expedición formaban una formidable masa de palos y velas que se extendía desde el oeste hacia el noroeste a lo largo de más de 20 km.



Plano y vista del puerto y la bahía de Cádiz. Mariano Calvo y Pereyra, 1839. Biblioteca Virtual de Defensa, MNM-E-0052-0040.

CAPÍTULO 6

LA HABILITACIÓN DEL DOBLE CONVOY

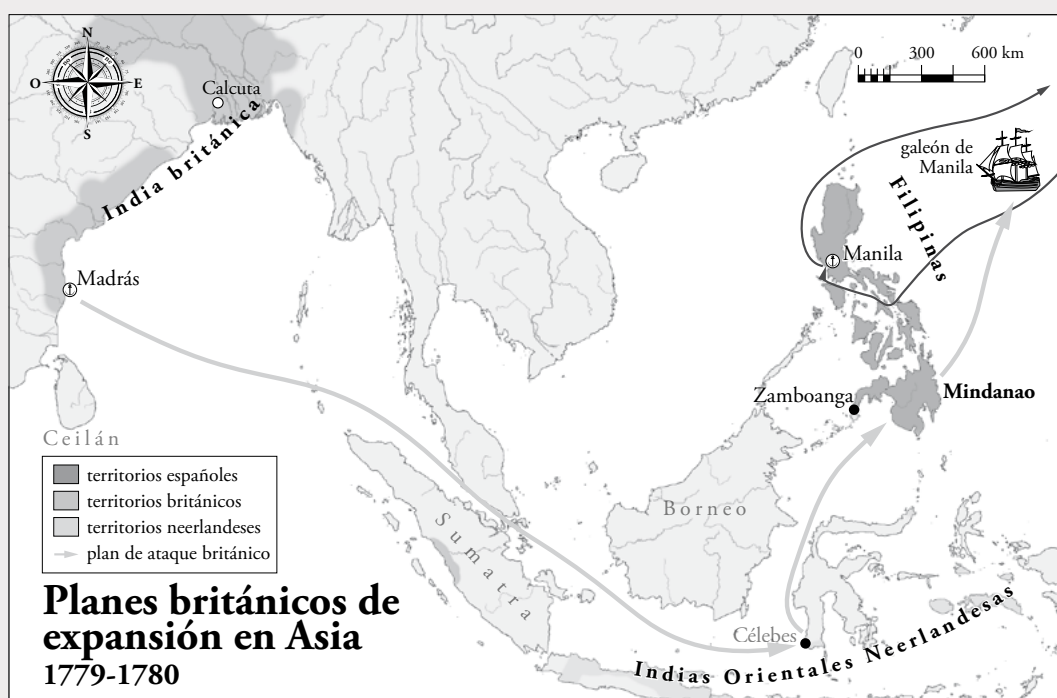
Junto con soldados y marineros, el convoy transportaba una gran cantidad de pertrechos militares. Entre ellos, los más estratégicos eran los destinados a la construcción y reparación naval. La contienda con las Trece Colonias había interrumpido el abastecimiento que, tradicionalmente, llegaba desde Norteamérica a los astilleros británicos del Caribe, como los de Antigua y Port Royal (Jamaica). Ya no era posible recurrir a los astilleros privados norteamericanos ni obtener ciertos materiales imprescindibles para el mantenimiento de la flota. En consecuencia, entre los pertrechos destinados a la construcción naval se incluyó una abundante dotación de arboladura y jarcia.

De hecho, este fue uno de los suministros más celebrados por las autoridades españolas tras la captura del convoy, pues eran plenamente conscientes del extraordinario valor que dichos materiales tenían para garantizar la continuidad del esfuerzo bélico en el Caribe. El capitán del navío español Rayo, Antonio Posada, al inspeccionar la carga de la fragata británica *Hercules*, de 36 cañones, capturada durante la acción, destacó que «lo que hace la presa más interesada es que viene cargada de una gran cantidad de perchas para navíos de 74 cañones y muchos cables [jarcia] de 18 a 24 pulgadas ingleses». El valor de esta carga de arboladura era aún mayor si se tiene en cuenta, como se informó desde el navío San Carlos –que al final escoltó a la fragata apresada hasta Cádiz–, que se dirigía a Jamaica con arboladura «para varios navíos». En realidad, la importancia de lo transportado para la escuadra de Rodney iba mucho

más allá: entre todos los buques destinados al Caribe se cargaban repuestos de arboladura, velamen y jarcia suficientes para equipar hasta 24 buques.

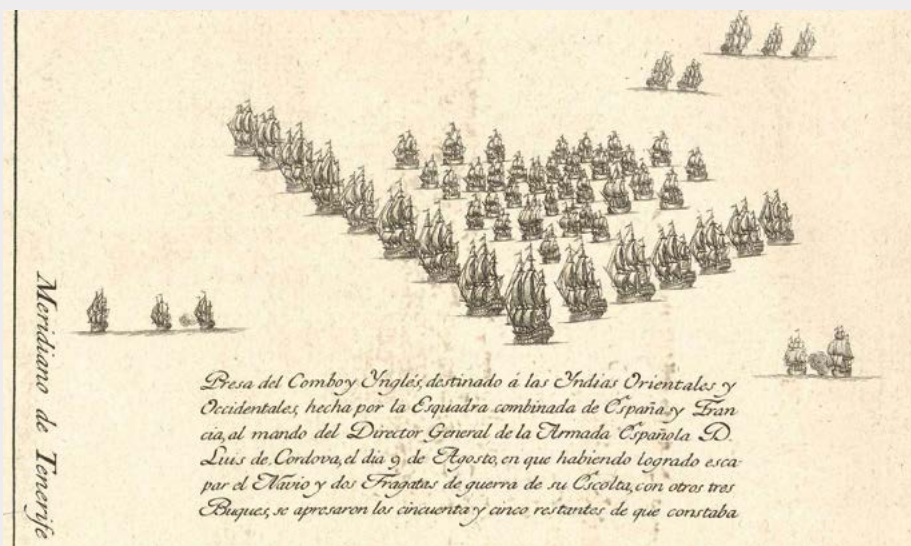
La diversidad de pertrechos navales destinados al mantenimiento de arsenales y a la construcción naval da una clara idea del grado de dependencia que había alcanzado el Caribe con respecto al suministro procedente de Gran Bretaña. La dificultad para reponer muchos de estos materiales en aquella región obligó a las autoridades británicas a incluir todo lo necesario, prácticamente, para la construcción y reparación de buques. Así, en las 58 embarcaciones del convoy se transportaban jarcias, cables y calabrotes de infinidad de tamaños, cuyo valor fue estimado por los ingenieros españoles en más de un millón de reales. Solo en el capítulo de velas se descargaron más de 392 unidades. La lista de artículos parece interminable: faroles, agujas de marear, ampolletas, cuerda mecha, balas, pieles, acero «nuevo», hierro «viejo», bombas contra incendios, mangueras de baqueta, planchas de cobre, clavos de cobre... así como pinturas de todo tipo –albayaldes, azarcón, ocre, polvos de caoba, aguarrás, negro humo–, brochas, aceite de linaza... o «207 camisas para bogadores».

No menos importantes eran los pertrechos destinados a la subsistencia de las tropas del Ejército. Resulta particularmente reveladora la enorme cantidad de víveres transportados, que se explica porque en el Caribe existía una capacidad muy limitada para obtener ciertos productos esenciales.



CAPÍTULO 7

CAZA Y CAPTURA



Las presas del convoy inglés capturadas por la Flota Combinada española. *Carta reducida de las costas meridionales de España [...]*, 1781. Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico.

colectiva al reproducirse parte del informe oficial incluso en la prensa extranjera. Según recogió la *Gazette de France*, los ingleses fueron «engañados por un farol que el comandante de la Santísima Trinidad llevaba en el trinquete, y que el convoy inglés tomó por el fanal de su comandante».

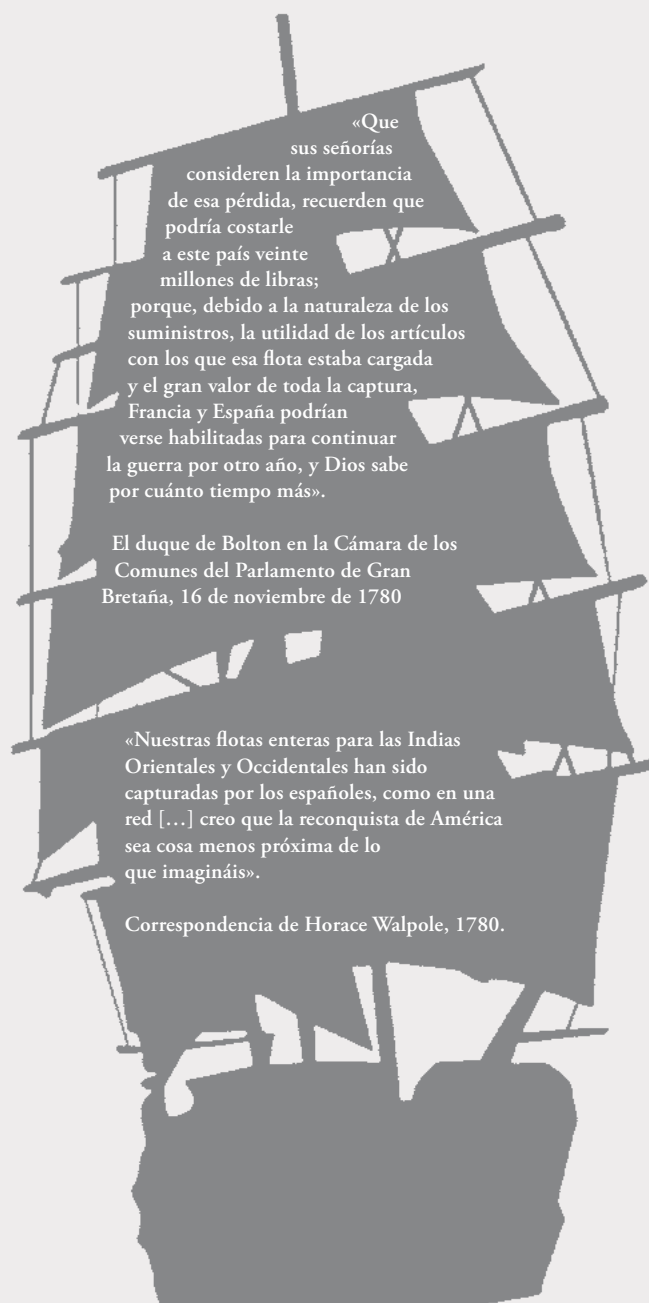
De cualquier modo, al amanecer del día 9, la flota estaba en el lugar adecuado para enfrentarse

Tal y como habían previsto Córdova y Mazarredo, toda la flota española logró situarse en el lugar adecuado con las primeras luces del día. Según el propio Córdova, a las 04.15 h de la mañana del día 9, el navío Purísima Concepción, en la columna de vanguardia, emitió de nuevo la señal de velas extrañas. El aviso consistió en «cuatro cañonazos en primer tiempo y dos en segundo». La coincidencia exacta entre la secuencia de cañonazos empleada por los españoles para indicar el avistamiento y la utilizada anteriormente por Moutray fue subrayada por Córdova, quien interpretó el hecho como «la visible mano de Dios en este suceso». El resultado, según relató el propio comandante español, fue que el convoy británico se convenció de que la señal provenía del Ramillies o de alguna de sus fragatas y decidió seguir avanzando al amanecer: «creyendo el convoy que era señal del Ramillies o de alguna de sus fragatas para se pusiesen nuevamente en facha por babor, quitaron todas las embarcaciones sus alas, cargaron los juanetes, y en fin maniobraron como expresamente para amanecer en nuestras manos».

Con las primeras luces del alba los serviolas del Santísima Trinidad empezaron a distinguir varias embarcaciones «todas apiñadas» que se dirigían directamente hacia ellos, «y todas en busca nuestra». Córdova atribuyó esta disposición a una estratagema deliberada: el uso de una luz para atraer al enemigo. Según explicó, fue «efecto de un farol que llevábamos al tope del trinquete, y creían la luz del comandante de su convoy». La anécdota del engaño mediante el farol trascendió rápidamente y quedó fijada en la memoria

al enemigo. Con las primeras luces se reconoció que se trataba de un gran número de embarcaciones extrañas y que todas eran inglesas, como señaló Córdova, «por los aparejos». El contacto se volvió inmediato: las unidades inglesas se hallaban a menos de uno o dos cables de distancia y ya navegaban entre los buques españoles. Desde ambos costados del Santísima Trinidad se les pidió que se identificaran, pero «nadie respondía» y los marineros de la mayoría «abandonaban sus maniobras». Tras unos instantes de perplejidad en el convoy británico, varias embarcaciones empezaron a reaccionar. Algunas comenzaron a maniobrar los aparejos de manera tal que, para los oficiales españoles, resultaba evidente su intención: «manejaban sus velas en huida». En ese momento, Córdova ordenó actuar con contundencia e hizo ondear la señal de caza general, la número 247: «caza con toda diligencia sin sujeción a puestos».

Desde los buques de escolta británicos ya no cabía duda alguna de lo que estaba ocurriendo. Hacia las 05.00 h, la fragata Thetis avistó con total claridad, a menos de una legua y media de distancia, un navío de línea «que resultó ser enemigo por sus colores, y que tomé por español, ya que en ese momento llevaba la bandera española en la cofa del palo de mesana». Al mismo tiempo, desde el Ramillies se observó que lo perseguían siete velas: seis navíos de línea y una fragata. «Y supongo que veinte embarcaciones más persiguiendo diferentes rumbos desde el sureste hasta el suroeste», anotó uno de sus oficiales. El convoy estaba siendo cazado de forma indiscriminada por una flota que había logrado envolverlo desde varios ángulos.



«Que
sus señorías
consideren la importancia
de esa pérdida, recuerden que
podría costarle
a este país veinte
millones de libras;
porque, debido a la naturaleza de los
suministros, la utilidad de los artículos
con los que esa flota estaba cargada
y el gran valor de toda la captura,
Francia y España podrían
verse habilitadas para continuar
la guerra por otro año, y Dios sabe
por cuánto tiempo más».

El duque de Bolton en la Cámara de los
Comunes del Parlamento de Gran
Bretaña, 16 de noviembre de 1780

«Nuestras flotas enteras para las Indias
Orientales y Occidentales han sido
capturadas por los españoles, como en una
red [...] creo que la reconquista de América
sea cosa menos próxima de lo
que imagináis».

Correspondencia de Horace Walpole, 1780.

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA

