

Captura de un convoy Inglés



El Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional tiene la inmensa fortuna de albergar en una de sus paredes de la entrada principal al noble e histórico edificio, una de las últimas obras del insigne pintor de batallas Augusto Ferrer Dalmau titulada “El regreso”. Esta obra representa la llegada de algunos de los buques de la gloriosa escuadra de Don Luis de Córdova que entró en la bahía de Cádiz, en el Arsenal de la Carraca, el 20 de agosto de 1.780, después de apresar 52 buques de un convoy inglés que tenían como destino las Indias Orientales y Occidentales.

“El regreso” de Ferrer Dalmau

En agosto de 1780 la escuadra del recién nombrado Director General de la Armada Española, Teniente General Luis de Córdova, de 73 años de edad, formada por 22 navíos españoles, 9 franceses, 6 fragatas, una corbeta y 3 balandras, se encontraba navegando entre la costa portuguesa y por el estrecho de Gibraltar para proteger la arribada de los barcos provenientes de América, El Ferrol y Santander que se dirigían a Cádiz. En esta situación, le llega información procedente de los espías españoles infiltrados en Inglaterra y en el Caribe, a través del conde de Floriblanca, que señalaba que “desde Porsmouth partiría el 29 de julio un convoy compuesto de 55 navíos entre mercantes armados, navíos y fragatas, hacia Norteamérica, cargado de tropas, pertrechos, armas y dineros, para aplastar la revuelta de las trece colonias insurgentes”.



El convoy se dirigirá hacia el sur y virará hacia el oeste pasadas las Canarias, evitando encuentros con la flota española. Hasta las Islas Sorlingas, al oeste de la costa de Cornualles, el convoy estaría escoltado por la flota del Canal de la Mancha y a partir de este punto, quedarían bajo la vigilancia de un navío de 70 cañones, el Ramilles, y dos fragatas de 36 cañones, la Thtes y la Soulthampton. Una parte del convoy inglés se dirigía a las Antillas inglesas para abastecer a la escuadra y tropas inglesas empeñadas en los combates por la independencia de sus colonias norteamericanas, mientras que la otra se dirigiría a la India donde Gran Bretaña libraba otra guerra colonial contra las

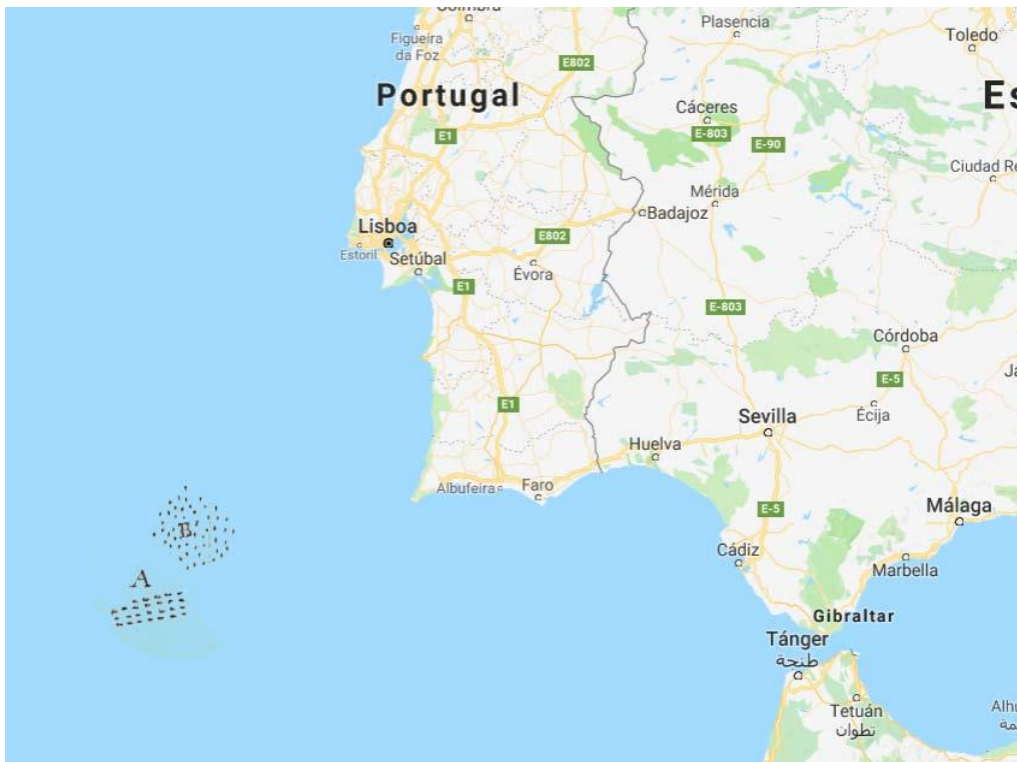
naciones hindúes y la escuadra francesa de las Indias Orientales.

El día 8 de agosto, después de reponer víveres en Lisboa, la escuadra inglesa se encontraba navegando en dirección hacia las Madeira, cuando desde el Ramillies se advierte la presencia de varias velas no identificadas al sur-suroeste. Tras atisbar en esa dirección, vieron que se trataba de dos fragatas españolas y dos francesas a unas pocas millas de distancia, por lo que se ordena al convoy inglés cambiar el rumbo para esquivarlas, aunque esta orden no se cumple por la mayoría de los buques ingleses que continúan navegando con rumbo al cabo de San Vicente camino de las islas de Madeira.

Por otra parte, la escuadra hispano francesa se encontraba navegando hacia el oeste en dirección a las islas de Madeira, al sur de las costa de Portugal, decide dar la vuelta pensando que yo no se encontrarían con buques ingleses que navegasen a América o la India.

En la madrugada del 9 de agosto de 1780, la escuadra inglesa avista en el horizonte un gran número de velas al Norte de las Madeira, dando cuenta de su avistamiento con una descarga de cañonazos, que dada la distancia, la escuadra española no es capaz de concretar y, por tanto, de interpretar su significado.

Pasados unos minutos, se repite la señal y ahora con toda la atención puesta, sí pueden contarse los disparos y se puede descifrar que significaba avistamiento de embarcaciones que no pertenecían a la escuadra. Además, dado el alboroto que se forma, se llega a la conclusión de que se trata de una formación importante.



Lugar aproximado del apresamiento del convoy británico. (A) Escuadra de Luis de Córdoba. (B) Convoy. Imagen de Google Maps, composición de Todo a babor.

Con las primeras luces del alba se empezó a contar las embarcaciones avistadas que continúan navegando en dirección a la escuadra hispano francesa, como consecuencia

de un farol que la Santísima Trinidad llevaba en el tope de trinquete, que confundió al convoy inglés pensando que era luz de su Comandante.

La escuadra española, que ya reconoce al convoy enemigo, realiza una serie de cañonazos contra algunas embarcaciones que intentaban la fuga a la vez inicia la maniobra para encerrar con 16 navíos hasta 36 embarcaciones que rápidamente se rindieron y fueron gobernadas por la escuadra hispano francesa. La escolta del convoy inglés, el navío Ramilles, y las fragatas Thtes y Soulthampton, que estaban a retaguardia del convoy, realizan maniobras de evasión, alejándose de la escuadra del general Luis de Córdova, que a pesar de que inician su persecución, no logran alcanzarlos por lo que se decide interceptar al resto de buques mercantes que trataban de huir hacia el sur oeste.

Al anochecer de ese día, 9 de agosto de 1780, el número de barcos apresados y marinados ascendía a 51, apresando cuatro buques en los días posteriores llegando a un total de 55 embarcaciones enemigas. El día 18 de agosto, el convoy de buques apresados, con la escolta conveniente, se separa de la escuadra y se dirige al puerto de Cádiz, al mando del Jefe de Escuadra D. Vicente Doz, donde fondean el día 20 de agosto.



«La Armada española al mando de don Luis de Córdoba, cruzando sobre el cabo de Santa María, apresó un convoy de más de cincuenta velas inglesas. 9 de agosto de 1780». Grabado de Episodios Marítimos.

El botín capturado a los ingleses, aparte de los buques, es de 80.000 mosquetes, 294 piezas de artillería, 3.000 barriles de pólvora, gran cantidad de provisiones y efectos navales destinados a mantener operativas las flotas británicas de América y el océano Índico, vestuario y equipación para doce regimientos de infantería, y la importante suma de 1.000.000 de libras esterlinas en lingotes y monedas de oro. Además se hicieron cerca de 3.000 prisioneros, de los cuales unos 1.159 hombres eran de las dotaciones de los buques, 1.692 oficiales y soldados de regimientos británicos que pasaban a ultramar como refuerzos y unos 244 pasajeros.

Las pérdidas supusieron para Inglaterra uno de los mayores desastres logísticos de su historia naval, provocando grandes pérdidas en la Bolsa de Londres, lo que supuso un

serio inconveniente al mantenimiento de las guerras que en ese momento libraban. Todo ello sin que hubiera supuesto ni una sola baja a la escuadra hispano francesa.

De los 55 buques apresados, la mayoría fueron vendidos a particulares, reservándose la Armada las 5 unidades más grandes, los llamados indiaman, un buque mercante que operaba para la Compañía de las Indias Orientales (East India Company). Solían ser grandes buques con gran capacidad de carga, de varios tamaños y los británicos solían desplegar fragatas y navíos de entre 1.100 y 1.400 toneladas.

Los cinco que fueron puestos al servicio de la flota española fueron Hillsborough de 30 cañones que pasó a ser Santa Clotilde de 12 cañones; el Mountstuart de 28 cañones que se convirtió en el Santa Balvina de 34 cañones; el Royal George de 28 cañones que fue el Real Jorge de 34 cañones; el Godfrey de 28 cañones que se llamó el Santa Biviana de 34 cañones y el Gatton de 28 cañones como Santa Paula de 34 cañones.

Madrid 20 de junio de 2022