

CORSARIOS FRANCESES EN LAS COSTAS DE MÁLAGA EN 1810

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



COMO es bien sabido, la decisiva victoria de los ejércitos napoleónicos en el otoño de 1809 en los campos de Ocaña debilitó de tal modo la resistencia española que al año siguiente los invasores franceses pudieron ocupar con facilidad toda Andalucía, debiendo refugiarse las autoridades de la Regencia en Cádiz, donde se convocaron las famosas Cortes.

Con la ayuda de las fuerzas de Marina y el oportuno refuerzo del ejército del duque de Alburquerque, antes en Extremadura, la fortaleza gaditana resistió el asedio francés, éxito de incalculables consecuencias militares y políticas.

Mucho más seria era la situación en la costa del antiguo Reino de Granada, pues allí, donde la retirada española se había producido de forma caótica, no se habían requisado y evacuado los buques disponibles, y los invasores disponían de una larga costa, con muchos puertos y fondeaderos, y especialmente con el puerto de Málaga, que podría haber sido una excelente base corsaria, y de hecho ejerció como tal, si bien en un grado menor del temido.

Es bien cierto que sólo con corsarios los franceses no podrían siquiera disputar el dominio del mar, sólidamente puesto en manos de la Royal Navy incluso antes de Trafalgar. Pero también lo es que con aquellos buques podían ponerse en contacto con el sultán de Marruecos y con la regencia de Argel y, mediante negociación diplomática y ante la apuradísima situación de España en aquellos tiempos, conseguir de unos y otros una alianza —un ataque marroquí contra los presidios españoles de Ceuta, Melilla y los peñones hubiera podido resultar desastroso en aquellos momentos para los españoles o, al menos, una nueva y ya insostenible carga para sus escasos y comprometidos recursos—, volver al tradicional curso de ambos estados magrebíes, o incluso negar los vitales suministros en granos, alimentos y todo tipo de vituallas que los aislados enclaves de Cádiz, Tarifa o Gibraltar precisaban.

Y lo cierto es que corsarios franceses llegaron a puertos magrebíes y que tales contactos diplomáticos existieron, aunque parece que no llegaron a fructificar.

Como en el caso de la defensa de Cádiz, los historiadores españoles han prestado muy poca o nula atención a dicha amenaza, pese a las constantes noticias de *La Gaceta de Madrid* sobre encuentros, afortunados o no, con los corsarios franceses.

Incluso una amenaza aparentemente tan débil podía ser de efectos terribles en la comprometida situación de los aliados entre fines de 1809 y mediados de 1812.

De los sucesos referidos a esa situación estratégica hemos seleccionado tres, del mismo año y bicentenario del que estamos, que llaman la atención por sus singulares y variadas circunstancias, dentro de la cuestión que enmarca este trabajo.

Un tiro por la culata

La ocasión era verdaderamente dorada, y los invasores no tardaron en intentar construir una fuerza corsaria en dicha costa con los elementos más dispares. Uno de ellos era el de los españoles colaboracionistas con el impuestor José Bonaparte. De hecho, en aquellos tiempos en que la victoria napoleónica parecía tan segura como inminente, muchos vacilaron u optaron decididamente por ese bando.

Uno de los más destacados, aunque siempre con la duda impuesta por su innegable patriotismo, fue el teniente general de la Armada don Pedro Obregón que, tras otros hechos, fue comisionado por el gobierno de José Bonaparte a Málaga, en mayo de 1810, para organizar allí una pequeña fuerza naval española al servicio del rey intruso.

No se esperaba una adhesión entusiasta, pero como germen de aquella fuerza se ordenó se armaran dos faluchos corsarios y ocho cañoneras. Uno de los faluchos había sido apresado recientemente por un corsario genovés al servicio de Francia.

No hubo demasiado problema para las dotaciones, pero sí para los mandos, pues faltaban por lo menos cuatro o seis oficiales para que aquella pequeña fuerza adquiriera un serio valor militar. Al fin se decidió que el alférez de navío don Gabriel de Olivar, prisionero de los franceses en Málaga y que al parecer había «visto la luz», tomara el mando del mayor de los faluchos, el *Virgen del Carmen*, armado potentemente para su clase con un cañón de a 24 y dos de a 8 libras, al que se dio el n.º 2.

Pero en octubre de 1810, apenas puesto en la mar y entrado en servicio, Olivar declaró tajantemente su verdadera lealtad al tocar fondo a la primera oportunidad en Gibraltar e inmediatamente en Algeciras, pasando después a

Cádiz con su embarcación, armamento, equipaje y dotación. Allí fue recibido en triunfo, dándosele inmediatamente el ascenso a teniente de fragata y creándose un escudo de distinción para él y su dotación. Olivar sólo se dolió de que, por una traición, se frustró su plan de apoderarse del otro falucho, el *Santísima Cruz* o n.º 1.

Por supuesto que el gobierno de José Bonaparte consideró el hecho como «detestable y abominable, que no pagaría con mil vidas si las tuviera». ¡Como si Napoleón, su hermano y sus tropas hubieran observado hasta entonces una conducta moralmente irreprochable! Pero ya sabe el lector cómo son estas cosas...

Lo cierto fue que, pese a estos y otros avatares, los franceses consiguieron crear en Málaga y toda la vieja «Costa de Granada» un nido de corsarios que daría pronto que hablar y sería fuente de grandes preocupaciones para sus enemigos. Y con buques mucho más poderosos y peligrosos que los modestos faluchos.



José Bonaparte. (Óleo sobre tela de François Pascal Simon Gérard. Musée National du Château de Fontainebleau).

Una travesía peligrosa en 1810

Tal vez mejor que cualquier otra reflexión sea ofrecer un testimonio directo del peligro que suponían los corsarios franceses. Se trata en este caso del de don Jerónimo Lorenzo Villanueva, nacido en 1757 en Játiva y ordenado sacerdote veinte años después. De ideas jansenistas y luego liberales, hombre culto e interesado en los avatares políticos de su país, llegó a ser secretario de la Real Academia. Residente en Madrid, abandona la ciudad tras la invasión napoleónica del invierno de 1808, refugiándose en Orihuela, donde le llega la noticia de que había sido elegido diputado a las Cortes de Cádiz, y que por

Real Orden de 18 de julio de 1810 se dispone su apertura para agosto del mismo año. En las circunstancias bélicas conocidas, con casi toda Andalucía ocupada por el enemigo, el viaje deberá obligatoriamente ser por mar, aunque incluso en circunstancias normales hubiera sido mucho más cómodo y fácil en la época que por tierra.

Así que nuestro flamante diputado salió el 26 de julio de 1810 hacia Cartagena acompañado de su hermano, sobrino y secretario, llegando a la ciudad departamental el 30 del mismo mes y alojándose en casa del capitán de navío Villamil.

Estaban en Cartagena otros diputados electos, por lo que éstos pidieron al capitán general del departamento, don Manuel Núñez de Gaona, buques de S. M. en los que realizar la travesía. Y anota el sacerdote y diputado: «se nos propuso, desde luego, si queríamos embarcarnos en el místico de guerra mandado por Mula, que salía aquella noche para Cádiz. Pero, teniendo consideración a los corsarios que cruzaban por la costa de Granada, y a que por esta razón habían desestimado aquel barco los señores D. Nicolás y D. Isidoro Martínez Fortín y el padre D. Simón López, diputados por Murcia, me excusé igualmente. El suceso mostró la prudencia de nuestro procedimiento, pues a poco de haber salido de puerto fue dispersado por los corsarios el convoy de Mula y éste se guareció con su místico en el fondeadero de Águilas».

Pasó el tiempo, y ante la escasez de buques armados en Cartagena para poder afrontar la travesía, se llegaron a juntar en aquel puerto una treintena de diputados.

El 13 de agosto, el ya crecido número de diputados solicitó se destinase a esa misión a cualquiera de los dos navíos que por entonces estaban alistándose en el arsenal: el *Asia* o bien el *Guerrero*.

El capitán general contestó que «ponía a nuestra disposición el jabeque *Diligente* y el místico n^o 33 de S. M., en que podíamos ser transportados algunos de nosotros, por ser buques de suficiente seguridad, y siuviésemos a bien fletar alguna embarcación del comercio que nos acomodase, sería escoltada cuidadosamente, y algunos días después, nos instaba a que le contestásemos si la admitíamos para, en caso de no convenirnos, destinar estos buques a obrar contra los corsarios adversarios».

Los diputados contestaron resaltando la «incompatibilidad de la navegación en transportes convoyados por aquellos dos buques con la seguridad de nuestras personas, y añadiendo que admitiríamos buques de guerra armados, aunque fuesen menores, siempre que cada uno por sí, si por desgracia se extraviase, pudiese resistir a los corsarios, y recordaban el aumento de corsarios en la costa de Granada y la fuerza de algunos de ellos, que montaban 12, 14 y hasta 18 cañones, y citando el ejemplo de un buque nuestro armado en guerra, que se vió precisado a abandonar en manos de los enemigos, junto a la torre de San Pedro, al jabeque *La Virgen del Rosario*, cuyo patrón, Juan de

Arabi, se hallaba en aquella plaza, y que éste declaraba ser 31 los buques apresados por los corsarios en pocos días».

Como puede verse, el peligro que suponían los corsarios franceses era muy real. A éste se añadió el representado por la incursión del cuerpo de ejército de Sebastiani hacia Murcia, y otro, aún más grave, la epidemia de fiebre amarilla declarada por entonces. Huyendo de la fiebre y de la previsible cuarentena que podía retrasar aún más el viaje, los diputados se trasladaron a Torrevieja, donde les llegó la noticia de que tenían un navío y una fragata a su disposición para pasar a Cádiz.

El 8 de octubre embarcaron en dos misticos que salieron de Torrevieja, divisándose al poco una vela sospechosa, preparándose por el patrón del buque, Blas Bru, los dos cañones y el pedrero que lo armaban. Pero el buque sospechoso viró y pasó de largo hacia poniente.

Por fin se embarcaron los diputados en Santa Pola en el navío *Héro*e (el apresado insignia de Rosily, del porte de 80 cañones) y la fragata *Venganza*, botada en 1793 en Mahón, de 40 cañones.

El 10 de octubre dieron la vela con Levante duro hasta las once y media, a cuya hora calmó y pudieron sobrepasar el cabo de Palos, encontrándose poco después con un convoy inglés de tres buques escoltados por un bergantín, que a la voz comunicó que venían de América y que tras tocar en Cádiz iban a Alicante.

«El 17 amaneció claro y despejado. Nos hallamos a la vista de la costa de África, bordeando con el viento contrario y escaso, que se mantuvo todo el día y la noche. A las 1045 de ella tuvimos un gran sobresalto, ocasionado por la inmediata aproximación hacia nuestra proa de un buque (que) causó en todos nosotros gran consternación, y aún al comandante y a la oficialidad puso en cuidado, por haber observado que iba a tomar la proa del navío. Por esto viraron para presentarle el costado, poniéndose toda la gente al arma para dispararle la artillería, y cogiendo los fusiles la tropa; en cuyo estado se mantuvieron hasta que volvió el bote con el oficial Meñaca y nueve hombres armados que fueron a parlamentar con su tripulación, de resultas de haber contestado ser inglés, preguntado por la bocina.»

El 19 se mantuvo el navío a la capa, por no entrar en el Estrecho con mala mar, y escribe el diputado: «Díjome entonces el comandante el adagio náutico: el navío a la capa, el marinero al hamaca, para animarme a que fuese a dormir tranquilo y seguro. A pesar del refrán, todos pasamos malísima noche, porque arreciando el viento y creciendo el mar, se aumentaron los vaivenes y balances del navío, teniéndonos en continuo desasosiego y susto».

El domingo día 21 (curiosamente el aniversario de Trafalgar y en aquellas mismas aguas) sucedió que «a la madrugada dio el navío un estallido espantoso que a todos nos hizo creer se había estrellado o abierto, fue una guñada del timón que nos puso en sumo riesgo». Por fin, el 23, el *Héro*e entró en Cádiz.

Ya estaban allí los cuatro diputados, más temerarios, que habían embarcado el 6 de septiembre en el místico de Dominici, y la corbeta *Paloma* traería en diciembre otro grupo de diputados desde Alicante.

Centrándonos en el principal contenido de esta noticia, lo que más llama la atención es la actividad considerable de corsarios franceses en el mar de Alborán y en el Estrecho. Aún rebajando algo la información y el subsiguiente temor, resultan muchos incidentes y alarmas para un periodo tan corto.

Resulta evidente que la Royal Navy, pese a su dominio de los mares, no podía aquí, como tampoco en otros escenarios, suprimir enteramente el corso. Aún con las escuadras francesas bloqueadas en sus bases, resulta visible la práctica habitual de la navegación en convoyes, lo cual no impide que alguno de éstos sea apresado o dispersado por corsarios de considerable tamaño, no sólo místicos o cañoneras, sino de hasta 18 cañones, que pueden poner en peligro incluso a jabeques.

Y por mucho que pareciera un enemigo despreciable, capaz de infligir todo lo más algún doloroso alfilerazo, cabe pensar en el éxito político y moral que se hubieran apuntado los franceses de haber conseguido apresar a una treintena de diputados a las Cortes de la amenazada Cádiz, que como mucho apenas alcanzaron los dos centenares. Las consecuencias sobre la voluntad de lucha de la ya muy abrumada España resistente son difíciles de valorar, pero hubieran sido significativas y hasta importantes en cualquier caso. Y ese logro, desde luego, no hubiera guardado proporción con las fuerzas y el éxito militar alcanzados.

Fuengirola, 13-15 de octubre de 1810

Ante esta situación, el interés estratégico de los aliados hispano-británicos estaba claro: había que inutilizar la costa de Granada como base de los corsarios enemigos y acosar al invasor en ese mismo flanco marítimo, poniéndose en conexión con las guerrillas españolas que ya actuaban en las montañas de la Penibética.

En junio, el brigadier español Lacy había desembarcado en Algeciras con 2.000 hombres, realizando una incursión sobre Ronda en apoyo de las guerrillas mandadas por el jefe de escuadra Serrano Valdenebro. La correría acabó con la toma del castillo de Marbella, donde se sostuvieron heroicamente las tropas españolas con el apoyo naval de cañoneras y buques mayores, hasta que se reordenó su embarque, pasando Lacy a realizar una nueva intentona sobre las costas onubenses.

Fue entonces cuando el general gobernador de Gibraltar, Colin Campbell, ideó un nuevo golpe. Se trataba de conseguir a la vez muchos objetivos: eliminar Málaga como base de corsarios, cortar las posibles comunicaciones francesas con el norte de África, y apoyar a las guerrillas. El plan consistía en

atacar Fuengirola, base francesa de aprovisionamiento y punto fuerte gracias a su castillo. Cuando las tropas francesas acudieran al punto amenazado, reembarcar a toda prisa y dirigirse a Málaga, que habría quedado casi desguarnecida, y tomarla con el apoyo de las guerrillas.

Para dirigir la expedición se designó a Andrew Thomas, décimo Lord Blayney, nacido en 1770, veterano de muchas contiendas (Holanda entre 1794-95, Mediterráneo y Egipto en 1799, Sudáfrica, América y Hannover) y coronel del 89.º Regimiento de Infantería británico. Pero la citada unidad se hallaba por entonces muy baja de efectivos, con sólo 353 hombres, por bajas en campañas, enfermedad, etc. Por ello se cubrieron los huecos con 516 hombres procedentes del campo enemigo, entre alemanes, polacos, italianos y hasta algunos franceses realistas, que aceptaron el servicio con tal de salir de su detención, pero cuya lealtad era muy cuestionable.

Resulta curioso que pese a la expansiva demografía británica de la época, que tanto hizo reflexionar al pesimista Malthus sobre los efectos de la superpoblación, los ejércitos británicos de aquella época tuvieran tantos problemas para movilizar hombres suficientes y debieran recurrir a tales expedientes. Como es bien sabido, muchas de las unidades supuestamente «británicas» tuvieron en aquella contienda un alto porcentaje de ciudadanos de otros países, incluso muchos portugueses y españoles. Pero recurrir a ex prisioneros para completar la unidad era algo muy peligroso y que comprometió desde el primer momento toda la operación.

A los 869 hombres del 89.º se añadieron 65 artilleros con dos piezas de 12 libras y un obús. La participación española se concretó en el Regimiento Imperial de Toledo, con 563 hombres, una de las nuevas unidades creadas por las necesidades de la contienda, pero ya veterano tras operar en La Mancha, Extremadura, defensa de Cádiz (en donde había adquirido una experiencia anfibia considerable), en la reciente expedición de Lacy, y que volvería a distinguirse en la batalla de La Albuera.

El 10 de octubre zarpó la expedición, con insignia en la fragata *Topaze* de 38 cañones, tres bergantines (*Rambler* de 14, *Onyx* y *Encounter* de 10) y seis lanchas cañoneras, aparte de ocho transportes, españoles y británicos, que zarparon de Cádiz, recogiendo al día siguiente al regimiento español, por entonces en Ceuta. Ya rumbo a las costas malagueñas se encontraron con el *Sparrowhawk* de 18 cañones, que comunicó haber entregado armas y municiones a los guerrilleros y de los últimos movimientos del enemigo.

El 13 por la noche la expedición fondeó en cala Morella, ya en las cercanías de Fuengirola, posponiéndose el desembarco al día siguiente, a las 0900, hora realmente muy tardía. No cabe duda de que el tiempo transcurrido entre el fondeo de la escuadrilla y el ataque concedió un inestimable margen a los atacados.

Rápidamente ahora, el 89.º se dirigió hacia la fortificación francesa, el castillo de origen moro y luego remozado y reutilizado para la vigilancia de la

costa contra los piratas berberiscos. Se trataba de una vieja fortificación medieval, cuyos muros, de ladrillo y tapial, no podrían resistir un fuego concentrado de la artillería de 1810, pero era un punto fuerte y estaba artillado con varias piezas de mediano calibre.

Su jefe era el capitán Milokosewitz, al mando de unos 150 hombres del 4.º de Infantería del Gran Ducado de Varsovia, al servicio de Napoleón. Los polacos rechazaron valientemente la propuesta de rendición y repelieron el primer asalto inglés, muriendo en él, entre otros, el mayor Grant.

Las cañoneras se habían acercado mientras tanto para cooperar con sus fuegos, pero el de las piezas del castillo logró hundir una de ellas y causar bajas y averías en otras, por lo que debieron retroceder. Los buques mayores también rompieron el fuego, pero demasiado distantes de la costa, por la escasa sonda de ésta, sus proyectiles llegaban con poca fuerza.

Lord Blayney, sorprendido por la resistencia, ordenó desembarcar la artillería, uniéndose a ella una pesada pieza naval de a 32, siendo las piezas arrastradas por los marineros, como era habitual cuando no se disponía de ganado para tal fin. Tras una noche de duros trabajos, dificultados por la intensa lluvia, los cañones quedaron emplazados a sólo 350 yardas del castillo, preparados para romper el fuego en la mañana del 15.

Paralelamente se habían enviado algunos piquetes en reconocimiento hacia Mijas, para prevenir la reacción francesa, mientras desde los buques se vigilaban los caminos de la costa. El Imperial de Toledo se encargó de guardar la retaguardia británica, mientras éste se concentraba sobre el castillo. Del interior se presentaron los tenientes coroneles Basset y Warrington y el capitán Miller del 95.º de Rifles británico, contactos con las guerrillas, que ofrecieron su apoyo.

A todo esto, el fuego de las piezas británicas había desmontado un cañón del castillo y causado serios daños en sus muros, por lo que el nuevo y decisivo asalto parecía inminente. Los guerrilleros y el Imperial de Toledo avisaron por entonces que avistaban numerosas tropas enemigas. Pero justo por entonces apareció el retrasado resto de la expedición aliada frente a Fuengirola.

No se sabe por qué Blayney no esperó a tan importante fuerza; de hecho, no la cita en su obra hasta este momento. Indudablemente no se entendió bien con Campbell, o éste decidió reforzarle en el último momento. Inevitablemente, las fuentes británicas echan la culpa del retraso a las malas condiciones del navío español. En cualquier caso, el refuerzo podía haber sido decisivo, pues a bordo de los navíos *Rodney* de 74 cañones, del español *Vencedor* del mismo porte y de la fragata *Circe*, estaba el 82.º británico, los «voluntarios del príncipe de Gales», un buen regimiento con 932 hombres. Pero desembarcar el refuerzo, tan oportuno, llevaría tiempo, y antes era preciso coordinar con Blayney lo que se pensaba hacer. El lord inglés había embarcado por entonces en una de las cañoneras, conferenciando con el jefe de ellas, el capitán Hall,

sobre el apoyo de éstas al desembarcado y empeñado 89.º. Pero el ritmo de los hechos sobrepasó al jefe británico.

La vanguardia francesa, dos escuadrones de dragones (más de 200 hombres) surgió entre la niebla y la lluvia y cargó por sorpresa sobre los británicos. Los extranjeros enrolados huyeron presa del pánico o aprovecharon la ocasión para volver con los suyos. La confusión aumentó con la salida de la pequeña guarnición del castillo, cayendo las piezas británicas en poder de los imperiales.

Blayney, mientras tanto, desembarcó, montó en su caballo, y al frente de los restos de su regimiento lanzó un valeroso contraataque que recuperó momentáneamente las piezas. Su caballo había sido muerto, y poco después, entre el humo del combate y la niebla, los británicos vieron una numerosa tropa de infantería, que tomaron por el Imperial de Toledo, que se les reincorporaba.

Desdichadamente, los uniformes de las tropas españolas eran de corte muy semejante al de las francesas, excepto en el color (azul en las casacas, con solapas blancas ribeteadas de rojo en los franceses, y pardo y amarillo respectivamente en los españoles), y éste no se distinguía en la oscuridad reinante. El lord tomó a los imperiales por españoles y ordenó cesar el fuego, lo que resultó demoledor, pues la fuerza británica quedó rápidamente rodeada y tuvo que rendirse.

En cuanto al regimiento español, al mando de su coronel don Juan Fernández, ya dijimos que había avisado de la aproximación enemiga. Separado de los británicos, el ya veterano regimiento resistió firmemente a las tropas francesas que le atacaron y se replegó sin dejar de luchar y en orden hacia el interior, refugiándose en la sierra, desde la cual volvería a Cádiz posteriormente. Británicos y españoles elogiaron unánimemente su conducta, y tanto el orondo coronel como uno de sus soldados tuvieron luego el privilegio de ser retratados por el gran pintor inglés Denis Dighton. Unánimemente los testigos presenciales y los historiadores de los hechos coinciden en que la conducta de las tropas españolas fue inmejorable, y que con su resistencia limitaron la derrota británica.

Los británicos, por su parte, habían tenido unas 32 bajas y perdido los dos cañones de a 12 que habían desembarcado; 200 hombres más desertaron o fueron tomados prisioneros, entre ellos el propio Blayney y otros siete oficiales. El desastre no fue aún mayor por el apoyo de los buques.

En cuanto a los imperiales, al mando de Sebastiani, dispusieron de más de 3.000 infantes de los regimientos 32.º y 58.º y varios escuadrones de dragones de la brigada de Milhaud, una fuerza muy superior a la aliada. Ante aquella fuerza y el duro revés, el resto de la expedición anfibia no pudo sino levar anclas y abandonar el escenario.

El vencido lord fue conducido prisionero al castillo, sin demasiados miramientos y hasta sufriendo algún culatazo, hasta que un oficial francés ordenó

que fuera bien tratado. Ya en el castillo, los polacos terminaron invitándole a brindar con aguardiente.

De madrugada fue conducido a Mijas para evitar fuera rescatado, y al día siguiente, ya 16, y en la misma Fuengirola, el general Milhaud, al verle sin espada, le ofreció la suya con las siguientes palabras: «Señor general, he aquí una que ha servido en todas las campañas contra los rusos, austríacos y prusianos, permitid que os la ofrezca», del mismo modo se le ofrecieron caballos para él y el resto de los oficiales británicos prisioneros. Todo un gesto.

La expedición volvió contrariada a Gibraltar y Cádiz. Allí se hicieron muchos reproches a Blayney, especialmente el de haberse entretenido demasiado en Fuengirola, olvidando que se trataba sólo de un amago para atraer hacia allí a las tropas francesas, y que el objetivo real era Málaga, de la que se supo quedó guardada por sólo unos trescientos franceses, y donde le esperaba el grueso de los guerrilleros para cooperar a su toma. Nadie, sin embargo, dudó de su valor personal, y es bien cierto que su fuerza era demasiado pequeña e insatisfactoria y que los refuerzos le llegaron demasiado tarde y en un momento en que sirvieron más de distracción que de ayuda. Toda la operación deja un cierto regusto a improvisación, aparte de que Blayney no demostró estar capacitado para un mando independiente, actuando (pese a no tener órdenes concretas) mucho mejor sus subordinados que el propio jefe de la expedición. El valiente pero poco acertado lord fue conducido prisionero a Francia, atravesando España y dejando un curiosísimo relato de su viaje y prisión, hasta que fue liberado en 1814, tras la victoria. Llegó a teniente general, pero su salud quedó resentida por el combate y cautiverio y ya no volvió al servicio activo hasta su muerte en 1834. Su único hijo fue el undécimo y último lord Blayney. En cuanto al bravo Milokosewitz, recibió la Legión de Honor el 18 de diciembre de ese mismo año por su heroica defensa.

Como puede comprobarse en este episodio, no siempre los aliados consiguieron el éxito en sus constantes ataques anfibios contra las extensas costas españolas dominadas por los invasores, lo que de paso nos recuerda la gran dificultad que entrañan dichas operaciones, pero el dominio del mar les aseguraba siempre la retirada y limitaba los efectos de los reveses. Nada les impedía volver a la carga en ese u otro punto y probar fortuna, consiguiendo así entretener y divertir de sus objetivos ofensivos a buena parte de las tropas francesas, en mayor o menor combinación con guerrillas y ejércitos regulares, estrategia que tuvo un efecto considerable sobre el triunfo final.

Conclusión

El lector habrá podido observar en estos tres episodios tan variados, ocurridos todos casi en los mismos días de octubre de 1810, en el cénit de la dominación francesa de España, el claro peligro de que los imperiales hicieran de

la costa del Reino de Granada una base para sus corsarios, con implicaciones estratégicas que hubieran podido ser decisivas.

Es algo que no debería olvidarse pues, pese al triunfo de Trafalgar, Napoleón siguió retando a la hegemónica Royal Navy con nuevas y grandes construcciones de buques de guerra para obligarla a un costoso bloqueo, aunque sin arriesgar un combate formal, y especialmente con una oleada de corsarios en todos los mares, que llevó a los británicos a otro esfuerzo enorme para perseguirlos y darles caza. De hecho, ese esfuerzo llevó a una movilización masiva de marineros, que si en época de Trafalgar eran poco más de 50.000 hombres, alcanzaron los 145.000 entre 1810 y 1813, cuando presuntamente Albión debía estar sesteando, orgullosa de su decisiva victoria.

Y también nos recuerda algo del escenario naval de nuestra Guerra de la Independencia, muchas veces olvidado, necesitado de la gran investigación que sin duda merece, y por tanto muy poco comprendido y valorado.



BIBLIOGRAFÍA

- BLAYNEY, A. T: *Narrative of a forced journey trough Spain and France*. London, 1814. (Existe la traducción española, por Alberto Sarino)
- LORENZO VILLANUEVA, L: *Memorias de tiempos de Fernando VII*. Madrid, BAE, 1972.
- MARTÍNEZ-VALVERDE, C: *La Marina en la Guerra de la Independencia*. Madrid, Editora Nacional, 1972.