



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

LOS COMBATES DE CABAÑAS, AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1638

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Círculo Naval Español



S sabido que el sistema de las Flotas que unió a España con América por más de dos siglos constituyó uno de los mayores éxitos en la historia naval del mundo, no perdiéndose en todos aquellos años sino muy pocas, sólo en unas cinco ocasiones, y en circunstancias muy especiales todas ellas: enorme inferioridad numérica, incompetencia del mando, etc, siendo entonces habitual zabor-
dar o incendiar los galeones para evitar que cayeran en manos del enemigo con su rica carga.

Buena parte de ese éxito, que ya hubieran deseado para sí muchos convo-
yes aliados durante la segunda guerra mundial, pese a contar con ventajas inasequibles en la época de la vela, se debieron a un muy eficaz sistema de inteligencia e información, que prevenía los movimientos de las escuadras enemigas y permitía variar las rutas y escalas, evitando así el encuentro. Pero, a veces, todas las precauciones fallaban, y se debía recurrir a métodos más contundentes para rechazar al enemigo. De una de estas ocasiones nos ocuparemos ahora.

La Flota de Tierra Firme

Desde sus recién conquistadas bases en Brasil y con sus miras puestas en las Flotas, los holandeses prepararon una poderosa escuadra de 24 buques, al mando de Cornelis Joll, conocido como «Pata Palo» por haber perdido una pierna en un combate anterior. Distribuyendo sus buques para aparentar menor fuerza, pasando por vulgares corsarios, y para vigilar mejor todas las posibles rutas, los holandeses recorrieron las aguas cercanas a La Habana, punto de encuentro de las Flotas de Nueva España y de Tierra firme, y donde se reunían normalmente para regresar a la Península.

Los temporales se cebaron en los atacantes, y algunos barcos dieron al través en las costas cubanas, pero, y peor aún, un patache español, al mando del práctico don Francisco Poveda, burlando a cinco perseguidores, consiguió llegar con el aviso a Veracruz, impidiendo la salida de la Flota de Nueva España. Por desgracia, el aviso no llegó a tiempo a Cartagena, y juzgándose allí que el enemigo presente se limitaba a algunos corsarios dispersos, se dio orden de salida a la Flota de Tierra Firme.



Galeones español y holandés. (Monleón. Museo Naval. Madrid).

Mandaba aquella agrupación don Carlos de Ibarra, marino nacido en Eibar, de gran mérito y veterano en la conducción de Flotas y reciente conquistador del nido pirata establecido en la isla Tortuga; su segundo o almirante era don Pedro de Ursúa. Componían convoy y escolta siete galeones (algo escasos de gente y de armamento) y un patache, a los que se añadieron la almiranta de Honduras, una urca mercante llamada *La Portuguesa*, y tres fragatas mercantes. Previniéndose para un posible encuentro, Ibarra ordenó levantar protecciones con cables gruesos en las bandas, preparar curas para atender a los heridos, tener lista la pólvora en cartuchos y disponer de cubos de agua por doquier.

Tales precauciones se tomaban contra una fuerza enemiga estimada, todo lo más, en nueve buques, pero en la noche del 30 de agosto se divisaron desde el galeón *Regla*, cuyo comandante era don Pablo de Contreras, nada menos que 17 navíos enemigos, que al día siguiente, sobre las siete de la mañana, rompieron el fuego sobre los españoles. Fiados de su superioridad, los holandeses se lanzaron al abordaje, táctica en la que tenían una proverbial destreza sus enemigos, acometiendo dos y tres barcos a cada uno de los españoles, que mientras habían formado en línea protegiendo en lo posible a los pequeños mercantes.

La capitana holandesa, un fuerte galeón de 54 cañones, se lanzó seguida de tres más sobre la de Ibarra, metiendo su bauprés por entre la jarcia de trinque-

te del galeón español, mientras su gente se amontonaba en cubierta a la espera de saltar al abordaje. Pero Ibarra, siguiendo la mejor táctica española, había ordenado retener el fuego, hasta ese momento supremo, con lo que la consiguiente andanada de cañonazos y balas de mosquete y arcabuz barrió las cubiertas de la holandesa, causando tal daño que cortando arpeos y cabos los atacantes se desasieron y retiraron, dedicándose desde entonces a batir los cuatro holandeses al español a distancia mayor. El galeón español quedó acribillado, con al menos un balazo a flor de agua, algunos conatos de incendios pronto sofocados y 25 muertos y 50 heridos en su dotación, entre ellos el propio Ibarra, en brazo, cara y pierna, al recoger y lanzar al agua una granada enemiga que había caído a bordo, pese a lo cual no abandonó en ningún momento su puesto de lucha.

El buque del vicealmirante holandés (segundo jefe de una escuadra), junto con dos más, atacó a la almiranta española con parecidos resultados, que quedó sin bauprés ni trinquete, acribillada y chamuscada por los artefactos incendiarios enemigos, con un total de 16 muertos y 32 heridos, resultando muerto su comandante, don Bartolomé de la Riva, y herido en un brazo el almirante Ursúa. Con algún menor encarnizamiento combatieron entre sí el resto de los buques de ambos bandos, para separarse tras seis horas de fuego sin ventaja clara por ninguna de las partes.

Según el padre Laínez, testigo del combate y autor de un interesante relato que recoge Fernández Duro en sus *Disquisiciones náuticas*: «... el enemigo se retiró a una legua, abatió bandera y llamó a consejo. Tras dos horas de descanso, que aprovechamos para arreglar jarcia y velas, volvió al ataque...». Pero su ánimo se había quebrado tras el durísimo rechazo inicial y la cosa no pasó de un simple amago; lo cierto es que sólo lo hicieron once de los diecisiete y con poca decisión. El resto o no hizo nada o se dedicó a perseguir a las tres fragatas mercantes, que por órdenes superiores, o tal vez creyendo que la derrota de la escolta era inminente, se separaron de la flota y quisieron llegar a México, consiguiéndolo dos de ellas y siendo apresada la tercera.

Durante varios días quedaron frente a frente las dos fuerzas enemigas, y sólo el 3 de septiembre volvieron los holandeses a la carga, en esta ocasión con solamente 13 de los buques de que disponían, contra los siete galeones, dos mercantes y el patache de los españoles. Pero ahora no se decidieron a llegar al abordaje, contentándose con el combate artillero a media distancia en que por número de piezas y adiestramiento tenían superioridad. En esta ocasión llevó el peso del combate el *Carmen*, cuyo comandante, Sancho de Urdanivia, ordenó izar por capricho dos gallardetes y sus enemigos le tomaron por buque insignia, aparte de haberse sotaventeado y separado un tanto de los otros. Aunque el buque quedó acribillado, de nuevo tuvieron que retirarse los atacantes. Los españoles lamentaron 54 muertos y 200 heridos, de los que prácticamente la mitad lo fueron en el *Carmen*, al que el resto de la escuadra mandó toda clase de auxilios, incluidos buzos para reparar sus vías de agua.

Pese a todos los esfuerzos, pronto se vio que el buque no podía navegar con alguna seguridad, por lo que, y pese a que el enemigo seguía a la vista, se le ordenó ir a tierra y poner a salvo dotación y mercancía, lo que hizo en playa Honda sin interferencia alguna. Poco después, ya reparado y con la escolta de dos galeotas guardacostas de Cuba, el galeón llegó a La Habana.

En la baqueteada Flota se reunió consejo para decidir qué hacer en las duras circunstancias presentes, con los buques averiados y ya escasos de municiones y con las dotaciones diezmadas y agotadas tras dos duros combates. Algunos jefes propusieron ir a Veracruz, Ibarra y otros seguir a La Habana pasando por medio del enemigo; pero sin llegar a acuerdo firme alguno, se observó que a los holandeses les llegaban refuerzos que aumentaban su escuadra a un total de 24 buques. No quedaba ya otra opción sino la del puerto mexicano, donde se hallaba la otra Flota, y hacia allí se encaminó la de Ibarra.

Pese a sus refuerzos, lo cierto es que el enemigo había perdido toda voluntad de lucha y Joll se vio incapaz, ni con órdenes ni con amenazas, de hacerlos volver al combate por tercera vez, perdiendo así lo que parecía una magnífica oportunidad. Los daños en los buques habían sido considerables, y en cuanto a las bajas, en el primer combate lamentaron unos 50 muertos y más de 150 heridos, contándose entre los muertos nada menos que el segundo y tercer jefe de la escuadra, el vicealmirante Abraham Rosendal y el contralmirante Jan Mast, respectivamente, aparte de otros jefes. En el segundo combate, y entre muchos otros, murió el comandante Jan Verdíst.

Así, y aunque contaban con una superioridad de más del doble de buques, de veinticuatro a nueve, los escarmentados holandeses se negaron a volver al combate, pese a los desafíos de Ibarra, que llegó a detener su escuadra como esperándoles y a encender los fanales por la noche para indicar su posición. En las propias palabras de Ibarra: «... al día siguiente, cinco de septiembre por la tarde, apareció la escuadra del enemigo con veinticuatro velas, y quedó al barlovento de esta Armada, y aquella noche se encendió farol en esta capitana y almiranta para que si el enemigo quisiera volver a pelear supiera donde estaba esta Armada, y al día siguiente al amanecer no se vio, ni se ha visto más.»

Sin ya mayor peligro, y sólo avistando algún aislado corsario que huyó al ver la formación, la Flota se dirigió a Veracruz, donde llegó, retrasada por las calmas, el 22 de septiembre. Allí, y dado lo adelantado ya de la estación, se decidió invernar, saliendo al año siguiente unida a la de Tierra Firme y arribando sin problema alguno a Cádiz el 15 de julio de 1639 con el oro, plata y mercancías acumulados de dos años y ante el regocijo general.

Las primeras noticias de la doble victoria de Cabañas llegaron a España por medio de un capitán inglés, cuyo país era entonces neutral, y que llegó a Sanlúcar en noviembre de 1638, diciendo haber rescatado la dotación de un galeón holandés de gran porte, acribillado y con muchos heridos, que se iba a pique por sus averías, entre otras noticias poco creíbles por exageradas o inexactas del destino sufrido por el resto de la escuadra. Parece indudable,

aunque se desconozca el número exacto, que varios de los buques holandeses, demasiado averiados para soportar la travesía de vuelta, fueron quemados por sus dotaciones, embarcando éstas en el resto, que pudo así llenar los grandes huecos producidos por los dos combates. En cualquier caso la derrota ante un enemigo tan inferior sembró la consternación en Holanda, saldándose la expedición con la pérdida de varios buques, ya fuera por temporal o combate, con la única ganancia de la fragata mercante apresada.

Conclusión

Que incluso en caso de gran inferioridad numérica los galeones españoles eran enemigos formidables queda de manifiesto nuevamente en este caso. Como siempre que llegaron a acercarse a distancias mínimas, los efectos sobre el enemigo de su artillería, mosquetes y arcabuces, previamente planeados en muy estudiados planes de fuego, resultaban devastadores y solían asegurar la victoria hubiera o no posteriormente abordaje y conquista del buque enemigo. La superioridad enemiga en número y calibre de piezas no resultaba decisiva a media distancia, dadas la escasa potencia y alcance efectivo de la artillería de la época. Por ello, las contadas ocasiones en que sufrieron derrotas a manos de sus enemigos, lo fueron no tanto por la artillería enemiga, pese al insistente tópico, sino por el uso por parte de éste de buques incendiarios o «brulotes» (en Gravelinas en 1588 por los ingleses, en las Dunas en aquel mismo 1639 por los holandeses, o en 1676, y en Agosta por los franceses).

En todas aquellas batallas hubo inferioridad española en número de buques y en cañones, pero también la hubo en 1582 en las Terceras contra los franceses, en los Abrojos en 1630 contra holandeses, o en muchos de los combates reseñados ya en esta sección, y la táctica mencionada proporcionó la victoria.

Pero, y cuestiones técnicas aparte, lo que más llama la atención de los combates de Cabañas fue la bizarra tenacidad de los galeones españoles que, tras rechazar por dos veces a fuerzas dobles, siguieron impertérritos su navegación, incluso retando al desalentado enemigo. Otros, abrumados, hubieran cedido; Ibarra consideró que, en las circunstancias presentes, resistir era vencer, y obtuvo el premio que merecieron su capacidad para el mando y su valor personal.

