



La batalla del Cabo Espartel

Escrito por **Rafael Torres Sánchez**

La batalla naval que tuvo lugar el 20 de octubre de 1782 frente a las costas atlánticas de Marruecos fue el último enfrentamiento entre España y Gran Bretaña durante la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1779-1783). Aunque se trató de un encuentro breve y con escaso combate, su importancia y significado variaron con el paso del tiempo. La batalla del Cabo Espartel se considera hoy una acción que reflejó con claridad el desenlace de aquella guerra.

La batalla política

Tradicionalmente, esta batalla se interpretó como una prueba más de la superioridad naval británica y de su capacidad para sostener Gibraltar frente al asedio de los ejércitos aliados borbónicos. Su relevancia se apoyó en el número de buques reunidos: 34 navíos británicos y 46 aliados (27 españoles y 19 franceses), una cifra superior a la que se enfrentó más tarde en Trafalgar, en 1805.

En la interpretación clásica de los historiadores británicos, el almirante Richard Howe, encargado de escoltar el convoy de auxilio a Gibraltar, cumplió plenamente su objetivo. Burló la vigilancia de la Flota Combinada y entregó los suministros que evitaron la caída de la plaza. Para los autores españoles y franceses, en cambio, el comandante Luis de Córdova consiguió que los británicos abandonaran el campo y no se atrevieran a entablar combate.

En la actualidad, esta interpretación clásica ha sido revisada. Se han cuestionado las verdaderas razones del envío a Gibraltar de una poderosa escuadra de escolta para un convoy de apenas veinte transportes. La decisión parece tener más relación con la política interna británica que con la estrategia naval. Gran Bretaña había sufrido repetidas derrotas frente a España y había sido expulsada de territorios como la Florida Occidental, Honduras y Menorca. El gobierno no podía asumir nuevas pérdidas: la presión política interna se volvió insoportable y el primer ministro, lord North, dimitió en marzo de 1782. Una derrota más habría supuesto una humillación total y una posible crisis institucional de consecuencias imprevisibles.

Por ello, el nuevo gobierno del conde de Shelburne tomó la arriesgada decisión de enviar a Gibraltar la Flota del Canal. Esta escuadra era la principal fuerza naval de la Royal Navy, responsable de la defensa de las islas y de la protección del tráfico en el canal de la Mancha. Su importancia había crecido desde el intento de invasión aliado de 1779, cuando la amenaza combinada franco-española demostró la vulnerabilidad británica. La inferioridad numérica mantenida por los británicos en el teatro americano durante la guerra estuvo, de hecho, relacionada con la necesidad de conservar en aguas metropolitanas a esta flota estratégica.

El envío en 1782 de la Flota del Canal hacia Gibraltar fue el acto final y desesperado de una larga batalla política interna. El objetivo principal del almirante Howe no consistió en buscar una acción decisiva ni en derrotar a las marinas aliadas, como haría Nelson en Trafalgar, sino en cumplir una misión de supervivencia política: garantizar que Gibraltar no cayese antes de la firma de la paz.

La batalla naval

El significado de esta batalla también ha sido revisado en lo que respecta a los aliados. Para entonces, España había alcanzado todos los objetivos territoriales que se había propuesto al comienzo de la guerra; solo quedaba recuperar Gibraltar. Su sitio había comenzado en 1779, aunque en la práctica fue más un bloqueo por tierra y mar que un asedio continuo.

La concentración de tropas y buques en la baja Andalucía proporcionó a España una ventaja estratégica decisiva. Gracias a la presencia de esos recursos, el gobierno pudo organizar con rapidez las

expediciones a América y a Menorca. El asedio de Gibraltar sirvió así como base logística y punto de apoyo para las operaciones exteriores. No fue hasta después de 1781, cuando la mayoría de los objetivos militares ya se habían conseguido, que España decidió emprender un asedio más activo contra la plaza.

En este contexto de ofensiva final sobre el último objetivo se interpreta actualmente el papel de la Armada. La misión del teniente general Luis de Córdova consistía en buscar la batalla y derrotar a Howe, cerrando así el ciclo militar de la guerra con una victoria decisiva.

El espionaje español en Gran Bretaña había informado con antelación sobre la arriesgada decisión del gobierno británico. Luis de Córdova organizó entonces la caza de la escuadra británica y de su convoy. Trazó varias líneas de acción y previó incluso la posibilidad de que, si lograba entrar en combate con Howe, el convoy pudiera escapar. Para ese caso creó una escuadra separada de fragatas y jabeques, suficiente para interceptar y apresar los transportes.

Todo estaba preparado, pero la espera se prolongó por la lenta navegación de Howe a lo largo de la costa portuguesa. Lo que debía haber durado una semana se convirtió en un mes debido a los persistentes vientos del suroeste. Este mismo viento aumentó su fuerza en el estrecho y desencadenó un temporal que mantuvo a la flota aliada cerca de la costa, provocando el naufragio de varios buques. El 11 de octubre, aprovechando el impulso del temporal, Howe entró en el estrecho. La violencia del viento impidió la salida de los españoles y obligó a los británicos a continuar hacia el Mediterráneo.

Dos días después, Córdova pudo lanzar su flota en persecución de la británica. Fue, sin embargo, un error táctico, pues habría sido más prudente esperar el regreso de Howe en las inmediaciones de Gibraltar. Su actitud ofensiva y su deseo de provocar el combate lo llevaron a una persecución infructuosa. Finalmente, el almirante británico logró dar la vuelta sin ser localizado y entró en Gibraltar el 15 de octubre.

La batalla podría haber terminado en ese momento, pero para Córdova el problema no era Gibraltar, sino derrotar a Howe y obtener una victoria naval.

El combate naval

Una vez que Howe desembarcó los suministros y a los 1.400 soldados destinados a reforzar la guarnición de Gibraltar, emprendió de inmediato el regreso a Gran Bretaña. Mucho más estaba en juego que el simple socorro de la plaza: el almirante había dejado el canal y las rutas de transporte británicas prácticamente indefensas, en un momento en que las Provincias Unidas también estaban en guerra contra Inglaterra.

El regreso de Howe se produjo el 20 de octubre. Ese mismo día, Córdova ordenó a la flota aliada — entonces compuesta por 46 navíos de línea— salir a su encuentro. Sin embargo, el almirante británico evitó maniobrar en formación de batalla. No buscó un enfrentamiento decisivo, sino que inició una retirada rápida. Confiaba en la mayor velocidad de sus buques, ya que la mayoría tenía el casco forrado de cobre, una innovación que reducía la fricción y mejoraba el rendimiento frente al enemigo.

Ante la clara intención de Howe de eludir el combate, Córdova ordenó a sus navíos doblar la retaguardia británica para aislar y capturar a los rezagados. La maniobra fracasó por la superior velocidad de la escuadra inglesa. En consecuencia, a media tarde del 20 de octubre, Córdova izó la señal de “caza general”, autorizando a cada buque aliado a atacar al enemigo más cercano sin mantener su puesto en la línea.

En esta auténtica carrera, solo 34 de los buques aliados llegaron a poder disparar contra los ingleses. Los que lo lograron fueron combates particulares, breves y a distancia. Entre ellos, hubo uno entre los dos buques insignia, el Victory de Howe y el Santísima Trinidad de Córdova, en el que el inglés se limitó a recibir las andanadas españolas y a maniobrar para huir. Al llegar la noche, los combates cesaron y, al amanecer del día 21, la flota de Howe ya estaba muy lejos y hubo que suspender la caza. Precisamente porque no fue un combate naval en línea, hubo menos víctimas: 60 muertos y 320 heridos en el lado aliado, y unos 68 muertos y 208 heridos británicos.

Las consecuencias finales de esta batalla también han sido revisadas por la historiografía. Se cuestiona el papel victorioso del rescatador de Gibraltar, el almirante Howe, por no plantear batalla y derrotar a las flotas aliadas, supuestamente más débiles, tal y como se asumía en el imaginario británico. En realidad,

lo que muestra la batalla del Cabo Espartel es el final de una estrategia naval británica débil, que acumuló demasiados errores durante la guerra al ir a remolque y como reacción a las acciones ofensivas de los españoles.

Escrito por **Rafael Torres Sánchez** (Cartagena, 1962), catedrático en la Universidad de Navarra y coordinador del grupo de investigación internacional “Red Imperial Contractor State”. Entre sus publicaciones destacan *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century* (Oxford University Press, 2016), *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain* (Palgrave-Macmillan, 2015), *El precio de la guerra: El estado fiscal-militar de Carlos III, 1779-1783* (Marcial Pons, 2013), e *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII* (Desperta Ferro Ediciones, 2021, 3ª edición).

Referencias

- Ferreiro, Larrie D. *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600–1800*. The MIT Press, 2006.
- Kelly, Morgan, and Cormac Ó Gráda. “Speed under Sail during the Early Industrial Revolution (c. 1750–1830)”. *The Economic History Review*, vol. 72, no. 2, 2019, pp. 459–480.
- Montejo, Vicente M. “El tercer sitio de Gibraltar desde la base naval de Cartagena”. *Revista de Historia Naval*, vol. 41, no. 159, 2023, pp. 43–66.
- Ravina, Agustín Guimerá. “Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779–1808)”. *El mar en los siglos modernos*, 2009, pp. 221–233.
- Rodger, Nicholas A.M. *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649–1815*. W.W. Norton, 2005.
- Rodríguez Garat, Juan. “Alfil contra caballo: En defensa de Luis de Córdova”. *Revista de Historia Naval*, vol. 39, no. 151, 2021, pp. 9–48.
- Torres Sánchez, Rafael. *Historia de un triunfo: La Armada española en el siglo XVIII*. 3.^a ed., Desperta Ferro, 2023.