

4/0
H. L. A.

INT
XIX
899

Combate de Trafalgar.

MADRID.—IMPRESA Y LIBRERIA DE MATEO.
CALLE DE GEREZ, 20.

A. P. S.

Compañía de Tránsito

MADRID.—IMPRESA Y LIBRERÍA DE MATUTE,
CALLE DE CARRETAS, NÚM. 8.



Moriano Poma de Feguer
Margués de Nobis
P

R. 31.569
1
P
335

COMBATE DE TRAFALGAR.

VINDICACION

DE LA

ARMADA ESPAÑOLA

CONTRA

**las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers
en su Historia del Consulado y el Imperio,**

POR D. MANUEL MARLIANI,

EX-SENADOR DEL REINO.

En España todas las opiniones
callan ante el principio santo de
independencia y de honor na-
cional.

*(Carta del marques de Molins
al autor.)*

IMPRESO DE ORDEN SUPERIOR.
MADRID: — 1850.



COMPTON'S THEATRE

AMERICAN

ARMADA ESPAÑOLA

THE AMERICAN THEATRE, NEW YORK, N.Y.

THE AMERICAN THEATRE, NEW YORK, N.Y.

THE AMERICAN THEATRE, NEW YORK, N.Y.

THE AMERICAN THEATRE, NEW YORK, N.Y.

THE AMERICAN THEATRE, NEW YORK, N.Y.



A LA MEMORIA

DE LOS

HÉROES DE TRAFALGAR,

RESPECTO Y ADMIRACION.

Manuel Martiani.

A LA MEMORIA

HEROES DE TRATADGAR

RESUMIO Y ADVERTENCIAS

BRUNO TRUJILLO

INTRODUCCION.

LA batalla de Lepanto fue la consagracion dada por la victoria en los mares de Europa á las hazañas españolas en el Nuevo Mundo : ondeaba glorioso el pendon de Castilla en ambos hemisferios, y lo saludaba constantemente el sol, que no tenia ocaso en los dominios españoles : en Lepanto era nuestra bandera guia de los

aliados: mandaba un general español las fuerzas combinadas: decidieron la victoria las bien concertadas disposiciones de nuestros bajeles: en el arrojo rivalizaron nuestros marinos con la pericia. D. Juan y sus galeras sostenian el peso de la pelea, cuando el immortal D. Alvaro de Bazan decidió la suerte de aquella jornada de inmarcesible gloria. La Europa aplaudió nuestro triunfo, y le pagó un justo tributo de admiracion.

La batalla de Trafalgar fue la inmolacion de nuestras fuerzas navales á la política de una potencia extranjera: contraria á los intereses nacionales, la alianza francesa, impuesta por tratados de estipulaciones odiosas, debia sernos funesta, fatal: nuestra escuadra, entregada por un gobierno débil al mando de un jefe extranjero, hubo de ser este jefe el mas inesperto de los marinos, el mas falto de firmeza de carácter, el mas irresoluto en sus determinaciones, y por último, el mas imprudente en el acto de volver por su honra (1). Nuestros heroicos marinos, como si presintieran que era la postrera ocasion en que por muchos años podrian ostentar su fuerza y su saber, se mostraron superiores á sí mismos; hicie-

(1) Villeneuve no tenia ninguna firmeza de carácter; se exageraba sin límites las dificultades de una situacion, y caia en esa postracion en que un hombre ya no es dueño de su corazon ni de su cabeza. (Thiers, tomo V, pág. 209.)

ron prodigios de valor y de pericia; murieron como héroes despues de haber opinado como sabios en el consejo para evitar una catástrofe que en su acendrado patriotismo previeron sobradamente: despues de la expedicion á la Martinica y del combate de Finisterre, ya sabian ellos lo que podia esperarse de la impericia del jefe que le impusieron la altanería de un aliado y la debilidad del gobierno español.

En Trafalgar tuvo D. Alvaro de Bazan, cuando todos reproducian sus hazañas, quien quiso imitarlo en la pericia. El general Gravina quiso tomar la posicion que podia asegurar la victoria, que la dió en Lepanto; la tomó en efecto: el almirante frances le obligó á abandonarla. Trafalgar marcó el dia lúgubre de nuestra decadencia naval; fue preludio del desmembramiento de esas ricas posesiones conquistadas por nuestros mayores en el siglo xvi.

Entre Lepanto y Trafalgar encontramos el zénith y el nadir de nuestro poderío. Ese período tambien encierra la historia de nuestra Marina, sus glorias y sus reve- ses; siguiendo nuestra influencia en el mundo las vicisitudes de nuestra Armada. Anonadada en el reinado del último vástago de la casa de Austria, quedaba la España, á la muerte de Carlos II, tan exhausta, que ni el elegir un rey la fue dado: hubo de sufrir trece años de guerra para

dirimir una cuestion nacional de sucesion al trono.

Sacada nuestra Marina de su abatimiento en los reinados de Fernando VI y Cárlos III, ya tambien recobramos algun tanto nuestra influencia en la balanza europea: se exageró por entonces desmedidamente las proporciones lógicas de nuestra Armada en el número de los buques con los medios de dotarlos convenientemente. Cárlos IV recibió ese asombroso legado de sus predecesores; pronto lo menoscabó: la desacertada administracion de su gobierno; los vituperables tratados que con la Francia firmaron sus ministros; las guerras insensatas á que se arrojaron sin razon, sin motivo; una vez aliada con la Inglaterra contra la Francia para servir los odios de aquella contra esta; otras veces con la Francia contra la Inglaterra, halagando las rivalidades de aquella, sin que jamás mediaran intereses españoles, nos trajeron repetidos reveses, siendo el último el glorioso y horrendo de Trafalgar.

Los males que nos causara la alianza francesa fueron grandes; mayores debian ser los que nos acarreará esa misma Francia cuando Napoleon, no contento con avasallar un gobierno, quiso tambien avasallar una nacion. Empresa era esta de otro linaje, tratándose del pueblo español; pero si sublime fue la resistencia, esta requeria, no solo el esfuerzo unido de todos los españoles, mas

tambien absorbia la fortuna pública y las privadas para hacer frente á un azote devastador.

Ya no fue posible atender á la conservacion y sustento de la Armada: su decadencia se precipitó á pasos ajigantados, así por los estragos del tiempo en los buques, como por la falta de un plantel de marineros, hallándose arruinado el comercio con la guerra, y no pocas adelante por leyes restrictivas, á que contestaban los extranjeros con represalias de prohibiciones.

La guerra de la Independencia agotó los recursos de la nacion: el gobierno debia, con la paz y con una sabia administracion, subsanar, como en otros paises, los males de la guerra, que habian alcanzado á todos por espacio de veinte y cinco años: lo que fue aquel gobierno todos lo sabemos; lo mas notable de la proteccion que otorgó á la Marina fue la famosa compra de los buques rusos contra el dictámen de los pundonorosos jefes de nuestra Armada, indignados de que se emplearan sumas cuantiosas en comprar navíos extranjeros de malísima calidad, cuando con igual suma se podian alistar un mayor número de navíos nuestros de muy superior maderaje y construccion (1). Prevaleció la intriga so-

(1) Se llegó á exonerar del mando á dos beneméritos oficiales que no quisieron hacerse cargo de esos buques cuando hubieron reconocido sus pésimas condiciones: el uno fue el actual teniente general, D. Roque Guruceta; el otro el capitan de navío, Bezanger.

bre los intereses nacionales, y se llevó á cabo la malhadada compra de los navíos rusos: de los cinco que vinieron del Báltico, tres no pudieron salir de la bahía de Cádiz, dos hicieron una corta navegacion, y todos, podridos é inútiles, fueron deshechos. Poco mas ó menos sucedió lo mismo con las seis fragatas (1).

(1) Como documento curioso y digno de ser conocido, reproducimos aquí las principales cláusulas del tratado que intervino para la compra de los buques rusos.

Tratado ó acto de venta de una escuadra que cedió al Rey de España el Emperador de Rusia, firmado en Madrid, el 11 de agosto de 1817.

Los notables sucesos que acaecieron en la invasion de España por los franceses, y las calamidades que despues de esta época memorable desolaron y desuelan aun esta monarquía, no solo destruyeron la Marina española, pero hasta aniquilaron todos los medios y recursos que eran necesarios para restaurarla. S. M. el rey de España y de las Indias, bien convencido de este hecho y de la necesidad de remediarle, si se han de precaver los incalculables males que resultarian si las costas de España y las colonias de esta grande y poderosa monarquía, en otro tiempo tan opulenta, quedasen privadas de seguridad y proteccion, se ha visto obligado á recurrir á S. M. el emperador de todas las Rusias, su amigo y aliado, y rogar á su dicha majestad, haciéndole ver la urgente necesidad en que se halla su reino (vista la situacion actual de sus posesiones de Ultramar), ponga á su disposicion una escuadra compuesta de cuatro navíos de línea y ocho fragatas; de setenta y cuatro cañones los primeros, y de cuarenta las segundas.

S. M. el emperador Alejandro, deseando secundar en este y otro cualquiera caso los nobles esfuerzos de su augusto amigo y aliado en el restablecimiento del poder español, se apresura á entrar en las miras de S. M. C., y da su asenso á la propuesta con todo el interes y solitud que toma en los asuntos de España.

Los plenipotenciarios fueron el embajador ruso, senador Tatits-

Las vicisitudes de los tiempos, las agitaciones en que vivimos del año de 1808 acá, no han sido propicias, no diremos á los adelantos de la Marina, mas á su conservacion. La decadencia ha sido cada dia mas lastimosa hasta estos últimos tiempos, en que se han hecho de diez años acá notables esfuerzos para dar nueva vida á nues-

cheff, y el ministro de la Guerra, teniente general, D. Francisco Eguía.

El artículo 2.º decia : «Se entregará la escuadra completamente armada y equipada, y en estado de poder hacer un viaje de largo curso.»

Ya hemos dicho cómo se cumplió esta cláusula.

El artículo 3.º: «La escuadra, armada, equipada y con provisiones, municiones etc., conforme se ha dicho en el artículo 2.º, se evalúa en trece millones seiscientos mil rublos en inscripciones de banco.» Y el 6.º decia: «Para cumplir las estipulaciones del precedente artículo, S. M. C. cede á S. M. I. la suma de cuatrocientas mil libras esterlinas, concedida á España por la Inglaterra á título de indemnizacion por la abolicion del tráfico de negros.»

Hay que observar que esas cuatrocientas mil libras esterlinas no pertenecian al gobierno: en el tratado de 23 de setiembre de 1817, entre España é Inglaterra, para la abolicion del tráfico de negros, se estipuló:

«Art. 3.º S. M. B. se obliga á pagar el 20 de febrero de 1818 la suma de cuatrocientas mil libras esterlinas á la persona que S. M. C. designe para recibirlas.

»Art. 4.º La espresada suma de cuatrocientas mil libras esterlinas se ha de considerar como una compensacion completa de todas las pérdidas que hubiesen sufrido los súbditos de S. M. C. ocupados en este tráfico con motivo de las expediciones interceptadas antes del cange de las ratificaciones del presente tratado; como tambien de las que son una consecuencia necesaria de la abolicion de este comercio.»

El presente tratado debia quedar secreto.

(Coleccion de Tratados de D. Alejandro del Cantillo, páginas 797 y 801.)

tra Armada: saludamos con gratitud y esperanza esta tardía reparacion, pues de nuestra Marina depende nuestra existencia política en el equilibrio europeo. Nos cumple borrar la memoria de esta decadencia, tan al vivo pintada en la esposicion que el Ministro del ramo hizo á la Reina con fecha de 22 de enero de 1844 (1). A ese cuadro, que no tememos reproducir, porque la verdad es tan provechosa á los pueblos como á los reyes, añadiremos otro que en pocos renglones dice mas que lo que pudieran volúmenes enteros.

Es el resúmen de la suerte de nuestros buques en los últimos sesenta años.

	Navíos.	Fragatas.
Buques rendidos en combates navales.	10	18
Idem perdidos en voladuras é idos á pi- que por efectos de combates.	8	2
Idem en naufragios.	14	16
Idem en voladuras.	2	1
Idem entregados á los extranjeros, y vendidos á los mismos en virtud de providencia del gobierno.	9	1
Idem deshechos en los arsenales de la		

(1) Véanse los documentos justificativos, el Apéndice núm. 1.

	Navíos.	Fragatas.
península y ultramar por falta de carena.	48	55
Sublevados y pasados á los insurgentes de América.	1	2
	92	75
EXISTEN.	1	9
	93	84 (1)

¡Qué mas elocuente acusacion contra los gobiernos que esos guarismos! ¡Cuarenta y ocho navíos y treinta y cinco fragatas deshechos por falta de carena! ¡Nueve navíos y una fragata entregados á los extranjeros y vendidos en virtud de providencia del gobierno!! Y por último, no quedan de noventa y dos navíos y setenta y cinco fragatas mas que un navío, seis fragatas y tres corbetas grandes.

Hemos presentado estos documentos auténticos, oficiales como un notable enseñamiento, así contra el exceso á que se llevó en un tiempo la construccion de buques, como contra el abandono en que se ha dejado mas adelante la Armada y los arsenales. Hay que reconocer que

(1) Véase el Apéndice núm. 2, que contiene la suerte que cupo á cada uno de esos bajeles desde su construccion hasta su fin.

los tiempos azarosos que forman este período de sesenta años, han sido de prueba para la fortuna pública; mas no bastan á salvar los gobiernos todos que han dirigido la nacion en los cuarenta primeros, de una legítima acusacion de incuria y de impericia.

Afortunadamente, como ya hemos dicho, en estos últimos diez años ha habido una noble emulacion en favor de la Marina. Sigase en esa via, en que el gobierno hallará las simpatías de todos los españoles: pocas ideas se hallan mas generalizadas y son mas populares que las que atañen al engrandecimiento juicioso de nuestra Armada. La creacion de una marina movida por el vapor está destinada á cambiar las condiciones de una guerra marítima. Buques de vapor son los que principalmente han de asegurarnos la pacífica posesion de nuestras Antillas y de nuestras posesiones en el mar Indiano. Sin dar la preferencia á una ú otra de esas dos fuerzas navales, una justa proporcion entre ambas parece la mas acertada combinacion, y su creacion simultánea es sin disputa la primera necesidad de una nacion esencialmente marítima, como la nuestra.

En la nueva organizacion de la Europa, hay una tendencia marcada en los pueblos á renunciar á los medios violentos del batallar antiguo: los medios pacíficos llevan consigo las ventajas que la sana razon reporta sobre la

fuerza bruta; mas todavía el imperio de la razon no es tanto que no deba apoyarse en la fuerza bien organizada.

A nuestra Armada está reservada la gloria de dar esa fuerza á la razon, y á la España el rango que le corresponde en el consejo de las naciones cuando se ventilan intereses europeos. La Marina puede sola hacernos recobrar el influjo perdido: ¿y cómo no hallarse humillado, siendo español, al ver que la cuestion de Oriente, aun encapotada y preñada de grandes sucesos futuros, se discuta y se resuelva entre cinco potencias, dos de las cuales, la Prusia y el Austria, no son marítimas, y que España, que debiera dominar en el Mediterráneo, se halle escluida de tomar parte en esa cuestion? ¿No es una mengua que allá en nuestras antiguas colonias, Buenos-Aires y Montevideo, se agiten intereses en cuyo arreglo intervienen la Francia y la Inglaterra, sin que tomemos nosotros la menor parte, cuando debiéramos ser los mediadores naturales?

El restablecimiento de nuestra Marina en un pie brillante debe ser la primera atencion del gobierno: gloria, paz, honra, influjo, prosperidad, todo lo encierra en sí el porvenir de la Armada: no hay español que no lo desee, pues todos lo conocen: no hay gasto que asuste ni sacrificio que duela, si ha de ser para emplear los fondos con tino y saber en la organizacion de la Arma-

da : muy pronto una juventud briosa y aplicada, valiente y pundonorosa renovará los prodigios de ciencia y de valor que le presentan los anales de la Marina antigua y moderna de España. Los nombres de los descubridores, el de los jefes de escuadra, como de los sabios que cuenta la Marina española, les servirán de guia, de ejemplo y de estímulo, y volverá la España á ocupar el lugar que le corresponde en Europa, y del que ha ido descendiendo en razon directa de la decadencia de su Marina.

En el comercio marítimo y en la agricultura, que lo fomenta, está el porvenir de nuestra prosperidad y de nuestra riqueza nacional : de la buena organizacion y del brillo de nuestra Armada han de depender la gloria de nuestro pabellon y nuestro influjo futuro en Europa.

Mas entre tanto que ponemos remedio á males que vienen de muy atras, no permitamos que nadie se atreva dentro ó fuera de España á querer empañar el nombre español, sin hallar al momento la contestacion que el pundonor dicta, que la razon halla fácil, y que la historia, austera, impasible, como la justicia, ha dado de antemano.

A mí me ha cabido por esta vez la suerte de repeler las injustas y malsonantes acusaciones de un historiador frances contra nuestra Armada, y tambien la fortuna de haber merecido las simpatías de mis conciudadanos,

la aprobacion del Ministro de Marina en términos que me han honrado mas de lo que yo merecia. Unas y otra han sido una noble recompensa: las primeras, porque la opinion pública es la reguladora de la sociedad moderna; la segunda, porque en una época que los partidos no brillan por esceso de tolerancia, es harto honroso y en extremo generoso que un ministro de la corona dispense públicamente su aprecio, prescindiendo de opiniones, bien que no conociera personalmente á quien le merecia tanto favor.

Sirvan estas circunstancias para animar á todos en la defensa de los legítimos y juiciosos intereses de la nacion, porque de ellas se desprende una verdad consoladora; y es que entre nosotros, á pesar de tan funestas discordias, hay todavía cuestiones en que todos los hombres de bien se dan la mano y se hallan fraternalmente avenidos: á ensanchar el círculo de esas cuestiones deben encaminarse los esfuerzos de todos los buenos españoles, imitando la generosa iniciativa del Sr. Ministro de Marina cuando ha querido dar vida mas durable á los artículos que publiqué en vindicacion del honor nacional. A esa iniciativa, que tengo en el mas alto aprecio, deberá el ser este libro, homenaje de respeto y de admiracion á los héroes de Trafalgar; y si bien son ya públicas las cartas en que el Sr. Marques de Molins

me otorgó del modo mas espontáneo una honrosa benevolencia, me envanezco y me complazco en reproducir aquí esas cartas como testimonio de mi gratitud, y para que sea mas duradera la memoria de un ilustrado patriotismo, digno de tener muchos imitadores.

Hé aquí esta correspondencia :

Señor D. Manuel Marliani.

Muy señor mio: Con mucho gusto he leído en *La Nación* la bien escrita defensa de la Marina española que V. hace en aquel periódico contra el injustísimo ataque dirigido por Mr. Thiers á un cuerpo tan distinguido en todas ocasiones, precisamente por un hecho que, aunque desgraciado, constituye una de sus principales glorias. Doy á V. las mas expresivas gracias, como español y como jefe del ramo, por aquel acto de su ilustrado patriotismo, y le ruego que, si en ello no tiene inconveniente, permita que por cuenta del presupuesto de imprevistos de este Ministerio se reimprima íntegra dicha defensa en un folleto aparte en los idiomas español y frances, para que pueda tener mayor publicidad en el país en que se hizo la acusación.

Con este motivo se ofrece á V. su atento S. S. Q. S. M. B.

EL MARQUES DE MOLINS.

Marzo 1.º de 1850.

CONTESTACION DEL SEÑOR MARLIANI.

Excmo. Señor.

Muy señor mio : La carta que V. E. se ha dignado dirigirme con fecha de ayer es la mas noble recompensa á que podia yo aspirar: cuando llevado del mas puro patriotismo , me propuse contestar á las injusticias y calumnias del historiador frances , mas consulté mi buen deseo y mi orgullo de español herido, que mis fuerzas. V. E. tiene á bien aprobar mi trabajo ; nada ya me queda que desear en este punto, siendo el Ministro de Marina tambien un esclarecido literato.

El pensamiento de V. E. es tan patriótico y me honra tanto, que me faltan espresiones para manifestarle mi gratitud : permítame que, asociándome á su generosidad, le dirija una súplica; y esta será que, provocando por todos los medios posibles de publicidad la venta del folleto, quede su producto íntegro á beneficio de los valientes marineros que aun sobreviven de aquel glorioso desastre , ó á sus viudas, y á falta de unos y de otros á beneficio de los inválidos de la Marina, nombrando V. E. una comision que entienda en la recaudacion y reparto.

En este acto de munificencia , debido á V. E. , verá la Armada, que tantos dias de gloria ha dado á la patria, una nueva prueba de la solicitud de V. E. por el bienestar y el esplendor de la Marina, y á V. E. se dirigirán las bendiciones de los que reciban este premio honroso de sus antiguos servicios.

Pido para mí el cuidado de corregir las pruebas del folleto : tengo ya pronta la traduccion francesa.

Otra súplica tengo que hacer á V. E. , y es que me otorgue la venia para publicar la carta que ha tenido á bien dirigirme , para que todos conozcan este rasgo tan eminentemente español de V. E. , que le hace acreedor á la gratitud nacional.

Aprovecho esta ocasion para ofrecerme á la disposicion de V. E. como su mas atento y seguro servidor Q. S. M. B.

MANUEL MARLIANI.

Marzo 2 de 1850.

CONTESTACION DEL SEÑOR MARQUES DE MOLINS.

Sr. D. Manuel Marliani.

Muy señor mio y de toda mi consideracion: Al recibo de su favorecida de ayer, mi primer deber es dar á V. gracias por las benévolas espresiones con que me honra; débolas á V. igualmente por haberse tan francamente prestado á mi indicacion de publicar la serie de artículos sobre el combate de Trafalgar en un folleto en castellano y en frances, á fin de darle en Europa la mayor publicidad posible. ¡Ojalá alcance á la que tiene el autor de la Historia del Consulado y del Imperio, para que puedan inutilizarse sus injustas acusaciones!

Con el fin de llevar á cabo este asunto y los demas extremos que V. indica, como tambien de enriquecer dicha publicacion, si fuese conveniente, con mayores datos, autorizo con esta fecha al mayor general de la Armada, el brigadier D. Francisco de Hoyos, para que se ponga de acuerdo con V., sintiendo yo que mis ocupaciones no me permitan emplearme inmediatamente en un trabajo, sin duda superior á mis fuerzas, como grato á mi corazon y honroso á mi nombre.

Por lo demas, queda V. completamente facultado á publicar mis comunicaciones, esperando por mi parte no me negará igual honor, pues estimo las suyas en cuanto se merece, si bien no acepto sus benévolas calificaciones: de unas y otras se desprende una gran verdad, á todos provechosa; *que en España todas las opiniones callan ante el principio santo de independencia y de honor nacional.*

Con este motivo se ofrece á la disposicion de V. S. S. Q. B. S. M.

EL MARQUES DE MOLINS.

Marzo 3 de 1850.

CONTESTACION DEL SEÑOR MARLIANI.

Excmo. Señor.

Muy señor mio: V. E. ha querido honrarme con tan pródiga bondad en su favorecida de ayer, que contaré en los dias mas ven-

tuosos de mi vida el que me ha merecido tanta benevolencia. Dichoso yo si puedo un día demostrarle mi gratitud.

Voy á ponerme inmediatamente en comunicacion con la persona que V. E. me designa para llevar á cabo su patriótico afan por vindicar nuestra gloriosa Armada, y emplearé cuantos recursos y relaciones tengo en la prensa de Francia, Inglaterra y Alemania para que por do quiera resuene el renombre de nuestra Marina y el de su dignísimo jefe.

Las *santas palabras* que dan fin á su muy atenta carta deben tener eco en España y fuera de ella: ellas, con el nombre de su patriótico autor, formarán el lema del folleto: son de tal manera la expresion de mis propios sentimientos, que en la introduccion de un libro que publiqué en 1844, decia yo: «¡Quiera el Cielo que llegue el día venturoso que adoptemos por lema nacional las siguientes palabras de un autor nuestro: *No tengo mas patria, mas partido, mas paisanaje ni mas sangre que España, España y España!*»

Reciba V. E. el homenaje de mi respeto, poniéndome á sus órdenes como el mas atento seguro servidor Q. S. M. B.

MANUEL MARLIANI.

Marzo 4 de 1850.

VINDICACION.

CAPITULO PRIMERO.

Exposicion de los hechos, análisis de los tratados que precedieron al combate de Trafalgar.

HE oido muchas veces decir que no es posible escribir bien la historia contemporánea ; tanto valdria decir que no se puede administrar justicia en presencia de los testigos de vista del hecho en litigio : mi opinion es que no se puede escribir bien mas que la historia contemporánea, en cuanto á los hechos , porque solo poniéndolos en tela

de juicio se puede llegar á la verdad absoluta, única base de la historia. Los hechos, una vez establecidos de un modo incontestable, merced á la discusion pública, las deducciones lógicas ó erróneas del historiador, las opiniones que emita dominado por espíritu de partido ó como parte de un sistema fijo, son de muy poca importancia: semejantes fallos ya los revisará la imparcialidad de las generaciones venideras, virtud que en vano se pediría á los que escriben en lo mas recio de la pelea: en épocas de turbulencias las pasiones y los intereses luchan dirigidos por la terquedad de los santones, por la fogosidad de los neófitos ó con el descoco de los tahures políticos; y en esos casos poca buena fe hay que esperar de unos y de otros. Hay tambien errores involuntarios que nacen de pasiones sinceras, pero estraviadas ó que toman su origen en la ardiente imaginacion de una juventud generosa.

Profundamente convencido de estas verdades, hijas de la esperiencia, el trabajo de Mr. Thiers sobre el Consulado y el Imperio vino, por su importancia literaria, á arraigar mas y mas en mí esta opinion, poniendo el historiador frances de manifiesto que ni el talento ni la buena suerte de haber tenido á su disposicion los archivos mas preciosos y mas secretos bastan á salvar á un historiador de caer en graves errores de hecho; pero hay

aquí algo mas que errores en los hechos: en la Historia de Mr. Thiers se nota una parcialidad chocante respecto á los extranjeros, á veces injusticia notoria, y una inaudita ignorancia, que por lo mismo tiene visos de no ser involuntaria, pues la lleva hasta la calumnia.

Si esta historia, que ciertamente tiene su mérito, hubiese visto la luz allá dentro de algunos centenares de años, ¿quién hubiese tomado á su cargo rectificar los errores y los juicios del historiador frances? Probablemente nadie. Cada época tiene, pues, una mision que llenar: á los contemporáneos toca esponer y rectificar los hechos; á la posteridad queda reservado el fallo definitivo de la historia.

No pienso tomar á mi cargo refutar á Mr. Thiers en todo lo que atañe á España en su Historia del Consulado y del Imperio; sobrado trabajo seria. Quiero suponer que no habrá sido tan injusto con las demas naciones extranjeras cuya historia se encuentra mezclada á los acontecimientos del Consulado y del Imperio, como lo ha sido respecto á España, el mas fiel como el mas ciego de los aliados de la Francia imperial: me ceñiré á un punto; á vindicar el honor de nuestras armas en el combate de Trafalgar, diciendo tambien por qué serie de vicisitudes fue nuestra heróica Armada sacrificada en aquel aciago dia: mas como si no bastase que sufriera poco des-

pues España por premio de su fidelidad la mas abominable agresion y una guerra asoladora de seis años, hé aquí, á la vuelta de casi medio siglo, un historiador frances, hombre de Estado no poco jactancioso, que no se ruboriza de atacar la honra del pabellon español, dando una describeion fantástica del malhadado combate de Trafalgar, donde la heroica Marina española vertió á raudales su noble sangre, sosteniendo intereses que, no solamente no eran los de España, sino que antes bien eran diametralmente opuestos á una sana política nacional: pero en 1805, como antes, como despues, la desventurada España, uncida al carro de la Francia por unos gobiernos torpes y cobardes, allá combatia con sus escuadras en Finisterre y en Trafalgar, con sus ejércitos en Stralsunda y en Fionia, al mando de jefes franceses; y cuando la Francia hubo por diferentes medios disminuido las fuerzas navales de su aliada (1); cuando el gobierno imperial hubo llevado traidoramente la familia real á Bayona, Napoleon, ciego de orgullo, declaró á España que iba á ser un apéndice de la Francia, y á la casa de Borbon que habia cesado de réinar: el heroico pueblo español contestó á esa insolente declaracion con el

(1) En marzo de 1804, por órden del gobierno español, se entregaron á la Francia los navios de línea, *Conquistador*, *Pelayo*, *San Genaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante*.

grito del *Dos de Mayo*. Su primer eco fue en Bailen, y el postrero en San Marcial y en Tolosa de Francia : la voz del honor nacional ofendido , lanzada desde las orillas del Manzanares , y retumbando en todos los ámbitos de la península , un pueblo indomable empuñó las armas, se arrojó á la pelea y supo rechazar las huestes imperiales; siguió las huellas del pérfido invasor en fuga, y allá fue á plantar el pendon de Castilla en las almenas de Bayona y de Tolosa de Francia. El emperador, hablando de la guerra de España , decia en Santa Elena estas palabras memorables: «Emprendí muy mal este negocio: la inmoralidad resaltó sobradamente: el atentado se presentó en su fea desnudez, sin ninguno de los beneficios que estaban en mi intencion: la guerra de España fue un verdadero azote , y la causa primera de la desgracia de la Francia: ella me ha perdidido (1).» Todo es muy cierto; mas, como lo reconoce Napoleon, no temió ofender á España cometiendo la mas horrible traicion. Un pueblo indignado halla siempre sublimes inspiraciones en su pecho; mas que ningun otro el pueblo español, el mas sufrido de todos, pero el que mejor sabe volver por su honra en un dia dado.

Cuando se publicó en Paris el tomo VI de la Histo-

(1) Las Casas, tomo IV, pág. 233.—O'Meara, tomo II, pág. 100.

ria del Consulado y del Imperio, noté en el libro XXII errores de bulto al tratar del combate de Trafalgar: lejos de España por entonces, me faltaban los documentos necesarios para contestar con acierto á Mr. Thiers: hoy debo á la benevolencia de uno de los oficiales mas distinguidos de la Armada los documentos auténticos que me ponen en el caso de vengar cumplidamente nuestra heroica Marina de las injusticias y de las calumnias del historiador frances (1).

¿Cuáles fueron las causas primordiales que nos llevaron á Trafalgar, y cuáles fueron las del desastre? Estos son los dos puntos cardinales que deben servir de base á la contestacion que un español ha de dar al historiador frances.

(1) Al publicar los artículos que salieron en *La Nacion* no tenía la venia de nombrar á este esclarecido jefe; su modestia me impuso silencio: hoy, que mi trabajo ha tenido la sancion del público y la aprobacion del Ministro de Marina, es para mí un deber sagrado, y muy grato, proclamar el nombre del capitan de navío, D. Francisco de Paula Pavía, secretario de la Junta consultiva y Direccion general de la Armada: á su buena amistad y á su anticipada laboriosidad he debido los documentos que me han servido; y no hay un renglon de mi trabajo que no haya consultado con él, faltándome los conocimientos náuticos de que tan abundante cosecha ha hecho en su bien aprovechada carrera, estudiosa en el gabinete, brillante en los mares de Cantabria durante la guerra, en largas navegaciones á todas nuestras colonias desde su infancia.

Las causas inmediatas que llevaron nuestra escuadra á Trafalgar tenian un origen anterior: es preciso remontar á este para hacer aquellos mas perceptibles: hay que deslindar por qué sendero de errores, de desaciertos; en virtud de qué vituperables tratados vino á mancomunarse con la Francia revolucionaria la monarquía mas apegada á sus rancias tradiciones, mas inmóvil en medio del movimiento intelectual que agitaba la Europa en los dos siglos anteriores; es indispensable explicar cómo aquel gobierno, ni supo conservar la paz ni guardar la neutralidad, y que tan solo supo provocar guerras funestas.

La revolucion de 1789, en Francia, anunció al mundo una renovacion política y social que debia, como lo vaticinó Mirabeau, dar la vuelta al mundo. Se conmovieron los pueblos: flaquearon las creencias. Se estremecieron los reyes, trémulos sobre los tronos: la primera impresion del terror fue el uso de la violencia para contener el torrente que amenazaba acabar con la existencia de todas las monarquías. Se formaron las coaliciones: se adelantaron las legiones armadas, pero pasivas y puramente obedientes: marcharon á encontrarlas voluntarios fanatizados con las ideas innovadoras: fue tremendo el choque, y por de pronto triunfó el entusiasmo guiado por el genio de la

guerra, que salió de aquel cataclismo: dominó este la Europa por algunos años, y cayó ante la coalicion de los pueblos cuando hubo conculcado las nacionalidades.

A esa lucha pudo el gobierno español asistir sin tomar parte en la contienda: la prudencia así lo aconsejaba: el afan belicoso nos asoció á las coaliciones que por do quiera fomentaba la Inglaterra contra la Francia. Sofocar la revolucion francesa en su cuna era el resúmen de todas sus gestiones diplomáticas, era su *Delenda est Cartago*; y como el torrente rompía mas bien hácia el Norte, su vertiente natural, entre las potencias del Norte fue primero la Inglaterra buscando, desalada, enemigos á la revolucion francesa.

Una incansable actividad obtuvo resultados inmensos en el año 1795: ya con tratados de subsidios, ya con tratados de alianza; asustando unos gobiernos con los efectos de una propaganda contraria á los tronos y á la sociedad, á los otros con el espíritu de conquista inherente al genio de la Francia, consiguió la Inglaterra aquel año formar una coalicion armada de casi toda Europa contra la república francesa.

Otro sentimiento se explotó en España para mover al gobierno de Carlos IV y afiliarlo en esa vasta coalicion: los vínculos de familia, los peligros que realmente resultaban para toda monarquía de la revolucion francesa,

hasta 1792 el gobierno español los habia mirado con bastante indiferencia , conservándose neutral ; pero arreciando mas el vendabal revolucionario , ya no fue fácil resistir las incesantes gestiones del ministro de Inglaterra en Madrid : con todo , prevalecia aun la neutralidad , tan sabiamente aconsejada por los ministros , condes de Florida-Blanca y de Aranda ; mas á estos dos prudentes consejeros habia reemplazado un inesperto ministro , que poco á poco fue cediendo el terreno de la neutralidad , entrando en discusion , mas bien sobre la forma que sobre el fondo , de un proyecto de alianza , que el recién duque de la Alcudia queria permanente , y transitorio y arreglado á las circunstancias del dia el ministro inglés.

Mientras se seguia esta negociacion , no le faltaron al ministro español acertadísimos consejos que le diera el embajador del rey en Lóndres , marques del Campo , en los primeros dias de 1793 (1). Mas llegó la noticia del cruento sacrificio del malogrado Luis XVI , y el ministro británico , aprovechando el efecto que esa horrible catástrofe hubo de producir en el ánimo del bondadoso Cárlos IV , redobló de energía para conseguir el objeto de sus reiteradas instancias ; y ya iba á conseguir su propósito , cuando la Convencion , armada de una dictadura de san-

(1) Véase el Apéndice núm. 3.

gre; enterada de esas negociaciones que le indicaban que por momentos iba á cesar la neutralidad de España; contando á esta entre sus enemigos, tomó la iniciativa, declarando ella misma la guerra en 7 de mayo de 1793.

El astuto embajador de Inglaterra aprovechó diestramente esta circunstancia, que no dejaba ya opcion al ministro español, para retraerse de concesiones casi otorgadas por él; desechó decididamente el proyecto de alianza permanente, y en 25 de mayo de 1793 se firmó en Aranjuez el *Convenio provisional de alianza entre S. M. C. y el rey de la Gran Bretaña, con motivo de los sucesos ocurridos en la república francesa*. Fueron los plenipotenciarios el duque de la Alcudia y el baron de Sant-Helens, y lo ratificaron, el rey de Inglaterra en 15 de junio, y el rey de España en 4 de julio de 1793 (1).

Este convenio, en que la cuestion de los sucesos de Francia campea esclusivamente, como lo manifiesta el encabezamiento, fue uno de los mayores desaciertos de aquella época, que tan fecunda fue en descabelladas resoluciones. Todos saben cuál fue el resultado de las campañas de 1793, 94 y 95. Brillante la primera, estando nuestro ejército de Rosellon á las órdenes del general

(1) Véase el Apéndice núm. 4.

D. Antonio Ricardos , lo fue menos la de 1794 , mandando el conde de la Union , muerto en la batalla de Escala , habiéndolo sido tres dias antes su contrario, el general Dugommier, en la reñida accion de San Sebastian de la Muga : el ejército español de Navarra y provincias Vascongadas , á las órdenes del general don Ventura Caro , y mas adelante del conde de Colomera, sostuvo con denuedo y poca fortuna el ímpetu de las tropas republicanas ; mas fueron maleándose las cosas , y en 1795 la campaña fue todavía mas desastrosa , así en Cataluña , hallándose el ejército español á las órdenes del general Urrutia, como en las provincias Vascongadas y Navarra , á las del príncipe de Castel-franco.

En esta guerra contra la Francia tomó una parte gloriosa nuestra Armada en el socorro llevado á Rosas contra los franceses, en la toma de posesion de Tolon, y en la retirada de los ejércitos combinados. Tambien se distinguieron nuestros marinos, así por su intrepidez en los combates , como por su humanidad y generoso comportamiento, conteniendo en lo posible los efectos de las pasiones calenturientas de que se hallaban poseidos los dos bandos que se disputaban el gobierno de la Francia en una implacable guerra civil.

La manía de intervenir en ella , entrometiéndose en los asuntos interiores de la Francia , llevó al gobierno

del rey D. Carlos IV á firmar el tratado de alianza con la Inglaterra : los reveses de una guerra , que , llevada á Francia al empezarla , vino á seguirse en el territorio español , disolvieron la alianza : el genio de la guerra , que asomaba sus primeros destellos en Tolon , en la modesta aparicion de un oficial subalterno de artilleria , debia ir disolviendo otras coaliciones : el entusiasmo de los republicanos se inflamó mas y mas con los cálculos científicos de la guerra , llevados hasta concepciones fabulosas por el general Bonaparte. Por entonces parecia que la victoria habia sentado sus reales en los campamentos franceses de Alemania y de Italia.

Escarmentado y mal parado de sus empresas guerreras , cejó el gobierno español en su propósito : no fue, ni el único ni el primero de los coligados que conoció su error. Se entablaron en Basilea negociaciones de paz con la república francesa , y pasando de un extremo al otro , no se contentó el duque de la Alcudia con separarse de la alianza de Inglaterra; quiso tenerla por enemiga : se negoció solapadamente una alianza ofensiva con la Francia contra la Inglaterra , espulsando el comercio inglés del Mediterráneo, y se llegó, por último, un año mas tarde , á una alianza defensiva y ofensiva.

Estas bases de la negociacion, enviadas de Madrid al plenipotenciario español en Basilea , venian acompañadas

de otras cláusulas de intrusion en el régimen interior de Francia, y de mediacion entre esta y otras potencias : hasta cierto punto admisibles las últimas ; de todo punto desacertadas las primeras.

A su vez la Francia, que habia llevado lo mejor de la pelea, exigia cesiones de territorio en las Antillas, en América y en Europa; esto es, la cesion de la parte española de Santo Domingo, la Luisiana y terrenos cuestionables del Pirineo.

Mientras las negociaciones seguian en Basilea, las tropas republicanas adelantaban en lo interior del reino, y el gobierno que habia tan torpemente provocado esta invasion, atemorizado y desconcertado, apresuró á todo trance el término de la negociacion, y lo tuvo, en efecto, en 22 de julio de 1795 (4), con gran mengua del honor nacional, firmándose un tratado de paz.

España pagó la veleidad belicosa de su gobierno, á mas de los males de la guerra, que fueron muchos, con la cesion de la parte del territorio que poseia en la isla de Santo Domingo: funesto tambien fue el encono que guardó la Inglaterra de las negociaciones hostiles que habia, de órden de su gobierno, manejado el enviado español en Basilea; estas no habian quedado secretas mas que

(4) Véase el testo del tratado en el Apéndice núm. 5.

en el nombre: enterada de esos manejos desleales, la Inglaterra desde luego manifestó su ojeriza, declarando que consideraria la cesion de la parte de Santo Domingo como una infraccion de la paz de Utrecht: ni la Francia ni la España se atrevieron á pasar adelante y llevar á efecto esta cláusula del tratado, y acordaron ambas un medio poco decoroso de dar y adquirir simulacro de toma de posesion (1).

El ministro que dirigia la gobernacion del reino de un modo tan funesto, marchaba de tal manera desatentado por el camino que le abria el favoritismo, que no temió titular sobre este vergonzoso tratado, dándose á sí mismo el título de príncipe de la Paz (2).

No bastaron los males que habia causado esa insensata guerra á los intereses materiales de España, ni el menoscabo que resultaba del tratado de Basilea, ni de los peligros que creaba una política veleidosa, si política puede llamarse una serie de desatinos: al año se agravó la posicion, ya por cierto bien mala, de España, firmándose el mil veces malhadado tratado de San Ildefon-

(1) Véase el Apéndice núm. 6.

(2) Sino de ministros titulantes en tratados de paz. Suplantado el antiguo ministro Grimaldo, en el reinado de Felipe V, por el guipuzcoano Orendain, que habia sido paje suyo, fue marques de la Paz por el inesperado é impolítico tratado de Viena de 1725. (Vida del marques de la Victoria, pág. 66.)

so, origen de las humillaciones y desastres que sufrimos de un altanero aliado, y de los desastres navales á que nos asoció su fatal alianza.

En 18 de agosto de 1796 se firmó un tratado de alianza ofensiva y defensiva entre S. M. C. y la república francesa (1); esto es, se llevaron á efecto los manejos clandestinos de Basilea. Cuanto se dijera sobre las estipulaciones de un tratado que avasallaba la corona de Castilla á la Francia revolucionaria en el duelo que esta sostenia contra toda Europa, seria poco; basta leer sus principales artículos; basta recordar sus resultados, para maldecir la hora menguada en que se firmó; mas supeditado Carlos IV por el que era á la sazón árbitro de los destinos de la desventurada España, ya por las amenazas de la república francesa, ya por sus falaces halagos, á todo se avino aquel gobierno.

Descartemos desde luego la palabra *reciprocidad*, que en mengua hasta del sentido comun se repite en cada cláusula del tratado, pues no podia resultar jamás reciprocidad entre una monarquía que por su posicion topográfica, sus instituciones y sus intereses podia estar en paz con toda la Europa, y una república edificada sobre los escombros de un trono, la inmolacion de un rey, de mil y mil víctimas, y sentenciada á guerrear eterna-

(1) Véase el testo en el Apéndice núm. 7.

mente contra coaliciones europeas. ¡Un monarca de la estirpe de los Borbones se asociaba locamente á todas las peripecias internacionales de una república cimentada con la sangre de los Borbones! No cabe mayor monstruosidad.

Desechada la palabra *reciprocidad*, por ser de imposible aplicacion sinalagmática, se desprende que todas las cláusulas del tratado habian de ser de índole gravosa para solo España, y lo fueron sin límite.

El art. 2.º dice que «en el término de tres meses, contados desde el momento de la requisicion, la potencia requerida tendrá prontos, y á la disposicion de la potencia demandante, quince navíos de línea, tres de ellos de tres puentes (1), de ochenta cañones, y doce de setenta y dos, seis fragatas de una fuerza correspondiente y cuatro corbetas ó buques menores.»

El 5.º: «La potencia requerida aprontará igualmente, en virtud de la requisicion de la potencia demandante, en el mismo término de tres meses, contados desde el momento de dicha requisicion, diez y ocho mil hombres de infantería, seis mil de caballería, con un tren de artillería proporcionado.»

(1) Ya verán nuestros lectores que en Trafalgar la escuadra española era precisamente de quince navíos, de los cuales, *cuatro*, y no *tres*, eran de tres puentes: la escuadra francesa, ni uno solo de tres puentes tenia entre diez y ocho navíos que la formaban.

En fin, el art. 7.º: «Estos socorros se ponen enteramente á la disposicion de la potencia demandante.» Y el art. 8.º estipula que «la requisicion de los socorros basta para probar la necesidad que tiene de ellos la potencia que los pida.»

Hé aquí cómo los buques y tropas españoles se entregaban á ciegas al capricho de una potencia extranjera, sin que pudiese presentarse el caso de una igual exigencia de nuestra parte.

No bastaba. Tambien nuestro comercio debia sufrir la ley de la preponderancia francesa; y por el art. 13 se acordaba que «en breve se ajustaria un tratado de comercio que asegurara á cada una de las potencias contratantes en el pais de su aliada una preferencia especial á los productos de su suelo y á sus manufacturas.»

Y por último, para que no quedase duda sobre el objeto de este funesto tratado, lo fijaba el art. 18. «Siendo la Inglaterra la única potencia de quien la España ha recibido agravios directos, la presente alianza solo tendrá efecto contra ella en la guerra actual, y la España permanecerá neutral respecto á las demas potencias que están en guerra con la república (1).»

(1) Véase el Apéndice núm. 8.

La segunda parte de este artículo es una verdadera mofa del sentido comun, y con todo, no fue bastante á salvar á España de compromiso con las potencias del Norte, puesto que mas tarde fueron nuestras tropas, al mando del general, marques de la Romana, á cooperar con las legiones imperiales en las guerras de Alemania.

En cuanto á los agravios de que se hace indicacion en ese artículo, sin esplicarlos, la historia no suministra su origen ni su naturaleza. En 28 de octubre de 1790 se habia firmado una convencion en San Lorenzo el Real, entre España é Inglaterra, transigiendo varios puntos sobre pesca, navegacion y comercio en el Océano Pacífico y los mares del Sur.

En 19 de febrero de 1795 hubo otra convencion, concluida y firmada en Whitehall, para arreglar definitivamente la restitucion de los buques apresados en Nootka.

Y por último, se habia firmado en 25 de mayo de 1793 el tratado de alianza que engolfó á España en las operaciones militares de tierra y mar que tuvieron lugar en los años de 94 y parte del 95. En el año que transcurrió desde la paz de Basilea hasta el tratado de San Ildefonso, bien vemos los agravios del gobierno español hácia la Inglaterra en torpes y clandestinos manejos hostiles, mas no divisamos en la historia ningun desafuero de esta potencia contra el gobierno de Carlos IV

que autorice la insercion de esa infundada queja en el tratado. Agravios supuestos admitió servilmente el ministro español, á sugerencias del frances; mas aunque los hubiera habido, no siendo de los que tocan al honor, se debía evitar una guerra marítima, la mayor calamidad que podia caer sobre España, dueña entonces de un mundo colonial y de escuadras importantes, cuyo solo destino debía ser la proteccion de aquel inmenso territorio, si se intentase atacarlo, lo que no era tan posible conservando al mismo tiempo una sincera y honrosa neutralidad entre las partes beligerantes de Europa. Provocar una guerra marítima, firmar una alianza ofensiva y defensiva con la república francesa fue, por tanto, el acto de la mas rematada locura, y no hay términos adecuados para vituperarlo bastante, porque su consecuencia lógica era esa guerra: en efecto, estalló.

Declarada esa malhadada guerra, aquí se abre campo anchuroso á las glorias y reveses de nuestras escuadras, de nuestras colonias, de nuestro propio territorio peninsular. Recapitulemos los hechos mas sobresalientes.

En agosto de 1796 salió de Cádiz una escuadra para la América Septentrional, al mando del teniente general D. José Solano, marques del Socorro: esta armada destruyó los establecimientos ingleses en las ensenadas de Bull y de Chateaux; arrasó las islas de S. Pedro y Mi-

quelon, y quemó y echó á pique mas de en buques mercantes británicos.

En enero de 1797 el navío *San Francisco de Asis*, de 74 cañones, al mando del capitán de navío, D. Alonso de Tomas Guerra, sostuvo un glorioso combate en las aguas de Cádiz, y á diez leguas de su puerto, contra cuatro fragatas de guerra inglesas, á quienes causó grandes averías.

En 14 de febrero del mismo año tuvo lugar el desgraciado combate naval de San Vicente, entre la escuadra española del teniente general D. José de Córdoba, y la inglesa del almirante Jervis.

La isla de Trinidad de Barlovento, de que era gobernador el brigadier de la Armada, D. José María Chacon, tenia para su defensa una regular guarnicion, y en el puerto de Chaguaramas, de la misma isla, existia una escuadra de cuatro navíos y una fragata, al mando del jefe D. Sebastian Ruiz de Apodaca. Atacaron la colonia fuerzas británicas compuestas de nueve navíos, tres fragatas, cinco corbetas con cuarenta y un buques de transporte y seis mil setecientos cincuenta hombres de desembarco; estos á las órdenes del general sir Ralph Abercomby, y la escuadra al cargo del almirante Henry Harley. La guarnicion tuvo que replegarse; y temeroso el general Apodaca de que sus buques cayesen en

poder de los ingleses, de comun acuerdo con los comandantes de los mismos, les prendió fuego, quemándose completamente los navíos *San Vicente*, *Arrogante*, *Gallardo* y fragata *Santa Cecilia*: pudieron los ingleses apagar el fuego en el navío *San Dámaso*, y apresarlo. El día 16 de febrero la isla cayó en poder de las fuerzas británicas.

Habilitada en la bahía de Cádiz la escuadra del Océano, al mando del teniente general D. José de Mazarredo, compuesta de veinte y cinco navíos de línea, entre ellos cuatro de tres puentes, once fragatas y tres bergantines, con mas ciento treinta y seis embarcaciones de fuerza sutil, fue atacada y bombardeada la plaza por una numerosa escuadra inglesa, á las órdenes del contra-almirante Nelson, siendo su intento forzar el puerto para destruir la escuadra; y en los días y noches del 3 y 5 de julio, que practicaron los principales ataques, fueron rechazados con bizarra decision por las cañoneras españolas, que operaron bajo las órdenes del teniente general D. Federico Gravina, y del jefe de escuadra D. Juan María Villavicencio, distinguiéndose estos generales, y tambien el brigadier D. Antonio de Escaño, y el capitán de navío D. Cayetano Valdes.

Entre los medios que emplearon los ingleses para el bombardeo fue el de una bombardera que se construyó en Gibraltar, de desusadas dimensiones, á la que el

vulgo chistoso de Cádiz dió el nombre burlesco de *bombo*. Tenia esta bombardera varios morteros en el centro, y en los costados cañones de grueso calibre.

No se arredró el general Mazarredo por los efectos posibles de la nueva máquina de guerra: habilitó las lanchas de fuerza, y las armó con un cañon de á 24: el general Gravina tomó el mando de toda la escuadrilla de lanchas. En la noche del 3 de julio se presentó el *bombo* sostenido por fuerzas navales al mando de Nelson. Los tiros del *bombo* causaron mas terror que estragos, si bien algunos sufrió Cádiz: salió Gravina con sus lanchas á repeler las fuerzas navales de Nelson, y empezó un combate glorioso, luchando mezclados y confundidos los bajeles españoles é ingleses. Cesó el bombardeo; mas repetido el dia 5, volvió Gravina á atacar á los ingleses con mayor vigor, y los obligó á retirarse á Gibraltar.

El infatigable Nelson, visto el mal éxito de su anterior tentativa, se dirigió á las islas Canarias, y á la cabeza de una division de cuatro navíos, tres fragatas, una balandra y varias lanchas cañoneras, se presentó el dia 22 de julio frente á la plaza de Santa Cruz de Tenerife, y desembarcó en la playa de Valle-Seco mil doscientos hombres, los que fueron atacados por las fuerzas españolas que al efecto envió el comandante

general de dichas islas, D. Antonio Gutierrez ; y aunque hicieron una vigorosa resistencia durante la noche, los ingleses verificaron su reembarco con alguna pérdida. A las dos de la madrugada del 25, el contra-almirante Nelson, embarcado en su bote, y á la cabeza de los mas esforzados capitanes y oficiales de su escuadra, intenta un nuevo desembarco en el muelle y frente de la plaza : advertidos los españoles de esta operacion, rompen un horroroso fuego, sin embargo de lo cual los intrépidos bretones ponen pie en tierra, y por diferentes puntos acometen á la poblacion ; esta se resiste heroicamente ; en la refriega que se traba, Nelson pierde el brazo derecho, y tienen los suyos que conducirlo al navío de su insignia. Muchas lanchas fueron destrozadas por la resaca y las balas, y echadã á pique una balandra que conducia trescientos hombres para el desembarco. A pesar de estas contrariedades, los ingleses, guiados por el bravo comodoro Trowbridge, se hacen dueños de algunos puntos de la poblacion, que sostienen contra el impetuoso denuedo de los españoles. Vencidos, pues, los ingleses en los diferentes puntos de que se habian posesionado, obtienen de la generosidad de los españoles una capitulacion por la que se les permitia embarcar sus tropas con armas y cajas de guerra, con la condicion de que las fuerzas británicas no molestarian durante la

guerra á la poblacion de Tenerife ni á ninguna de las islas Canarias. La capitulacion se verificó el mismo dia del desembarco, que fue el 25 de julio; y los ingleses tuvieron veinte y dos jefes y oficiales y quinientos sesenta y seis soldados muertos, y mucho mayor el número de los heridos, entre ellos el mismo Nelson y varios distinguidos oficiales: por parte de los españoles solo hubo veinte y tres muertos y treinta y ocho heridos.

El traidor Miranda, español de nacimiento, y general que fue de la república francesa, armó una espedicion con el objeto de sublevar las provincias de Venezuela, y separarlas del dominio de la metrópoli; pero fue rechazado por las fuerzas de mar y tierra que guarnecian aquellos puntos.

Una espedicion inglesa que desembarcó en la costa de Goatemala fue rechazada con grave pérdida de los invasores.

Otra espedicion inglesa de un navío de tres puentes, cuatro de línea, dos bombarderas y muchas cañoneras, dando convoy á sesenta y ocho trasportes con tropas de desembarco, fue á atacar á la isla de Puerto-Rico, y echó en tierra diez mil hombres en el lugar conocido por la playa de Cangrejos. Quince dias se mantuvieron allí los invasores, sin adelantar; y siempre acosados por las tropas españolas y los habitantes de la isla, hu-

bieron de recogerse á sus navíos apresuradamente, despues de perder entre muertos y prisioneros dos mil hombres, abandonando ademas su artillería y pertrechos.

La escuadra del mando del jefe, D. Ignacio María de Alava, protegió las islas Filipinas de un ataque que los Ingleses tenian proyectado sobre ellas.

Véase cuán fecundo de sucesos de guerra fue el año 1797, unos adversos, la mayor parte gloriosos para las armas navales de España y para las tropas de tierra, poniendo tambien de manifiesto la acrisolada lealtad de los moradores de Canarias y de nuestras colonias, la impávida dignidad con que la noble Cádiz miró con rostro sereno las bombas que arrojaban los buques ingleses. Y España, siempre magnánima, sufría tales calamidades en virtud de tratados odiosos que la vinculaban á la Francia. Dígase qué interes español se ventilaba en tantos puntos atacados de la monarquía. Una vez puestos ya en peligro, defendian los españoles su honra primero, sus vidas y sus hogares contra ataques que de seguro no hubieran jamás provocado, y que venian de rechazo de una alianza fatal. No eran los españoles á quienes hostilizaban los ingleses, si á los aliados de la Francia.

Sigamos el curso de los acontecimientos en 1798, 1799 y siguientes de la guerra.

La escuadra del Océano, al mando del teniente gene-

ral, D. José de Mazarredo, salió de Cádiz en 6 de febrero á perseguir á los ingleses, que bloqueaban el Puerto, y á los ocho dias regresó al mismo sin acontecimiento mar- cable.

En abril, el navio *Monarca*, mandado por el brigadier D. José Justo Salcedo, y las fragatas *Mercedes* y *Paz* por los capitanes de fragata, D. Antonio de la Torre y Puebla y D. Lino Trujillo, salieron de Cádiz, y atravesando por medio de la escuadra del bloqueo, se dirigieron á distintas comisiones á la América Septentrional.

La division de las fragatas *Pomona*, *Proserpina*, *Cassilda* y *Dorotea*, al mando del capitan de navío, D. Félix O-Neylle, sostuvo un combate el 15 de julio contra el navío de 74 cañones, nombrado el *Leon*, de que resultó el apresamiento de la *Dorotea*.

En diciembre salieron de Cádiz el navío *San Fulgencio* y otros buques, mandados por D. Dionisio Alcalá Galiano, uno de los mejores oficiales de la Armada, y atravesando por medio de la escuadra inglesa que bloqueaba el Puerto, hizo rumbo á la América Septentrional, y conduciendo caudales regresó á España por derrota desusada, perseguido constantemente por los ingleses, y tomó con toda felicidad el puerto de Santoña.

En febrero de 1799, la escuadra del mando del jefe D. Pedro Obregon, compuesta de cuatro navíos y tres

fragatas, condujo tropas y pertrechos de guerra de Ferrol á las islas Canarias.

En mayo, la escuadra del cargo del teniente general D. Francisco Melgarejo, compuesta de cinco navíos y una fragata, con varios trasportes, condujo de Ferrol á Rochefort la division de tropas que regia el teniente general D. Gonzalo O-farril.

La escuadra del Sr. Mazarredo salió de Cádiz para el Mediterráneo en mayo, y á resultas de un fuerte temporal desarbolaron la mayor parte de los navíos y arribaron á Cartagena, en donde se habilitó la escuadra con asombrosa rapidez.

En junio se incorporó la escuadra de Mazarredo con otra francesa, á las órdenes del almirante, ciudadano Bruix, y ambas fondearon en Cádiz en el siguiente mes, habiendo apresado durante la travesía una balandra inglesa de catorce cañones y un bergantin argelino.

En 9 de agosto salió de Cádiz para Brest la escuadra española del mando del general Mazarredo, y la francesa ya citada.

La escuadra española que estaba en Rochefort, al mando del teniente general D. Francisco Melgarejo, fue atacada y bombardeada por la inglesa que bloqueaba el puerto, y logró rechazarla sin grave pérdida por los españoles.

La misma escuadra salió de Rochefort para Brest, y no pudiendo entrar en este puerto, por estar bloqueado por una escuadra inglesa muy numerosa, regresó á Ferrol, donde fondeó en setiembre.

El 25 de agosto de 1800 se presentó sobre la ensenada de Ferrol una escuadra inglesa, compuesta de cinco navíos y seis fragatas, con ochenta y siete buques de transporte, y se dirigió á desembarcar las tropas que conducia en la playa de Doniños: el valeroso comandante general de la escuadra surta en aquel puerto, D. Juan Joaquín Moreno, noticioso de la aparicion de las fuerzas enemigas, se trasladó en persona al elevado vigía de Monteventoso, y cerciorado del desembarco de los ingleses, y de que su intento era un ataque contra la ciudad y la escuadra, dió parte inmediatamente á las autoridades de marina y del ejército, varió la situacion de su escuadra, armando fuerzas sutiles, y desembarcando tropa y marinería para contener los progresos del invasor: con las eficaces disposiciones tomadas por las tres autoridades, el ya citado general de la escuadra, D. Juan Joaquín Moreno, el comandante general del departamento, D. Francisco Melgarejo, y el comandante general de los campos volantes de Galicia, mariscal de campo, conde de Donadío, se logró detener á los ingleses, que, batidos por los españoles, dirigidos con inteligencia y de-

nuedo, cedieron y desistieron de su propósito con una flojedad poco conforme al ordinario valor de su nacion, y se retiraron á sus buques, no sin pérdida crecida.

Aquí vamos á narrar una de las mas horribles catástrofes que presentan los anales de la marina. La voladura de dos navíos españoles, destruyéndose uno á otro con un encarnizamiento que por sus mismas espantosas consecuencias prueba á qué grado de exaltacion llevaban nuestros marinos el culto de su honor y de su glorioso pabellon. En esa noche lúgubre, noche de sangre y de eterno luto, perecieron dos navíos españoles y sus valerosas tripulaciones, víctimas de esa malhadada asociacion de nuestra marina á la francesa. ¡Ah! ¡No es de 1801 que fechaba esa desgracia! Recuerdese el glorioso combate de 22 de febrero de 1744, en el cabo Sicié, donde nuestra Marina, abandonada de la francesa, sostuvo, á las órdenes del general D. Juan José Navarro, el nunca bien ponderado combate en que doce navíos españoles sostuvieron el choque de treinta y dos ingleses, y quedaron victoriosos los nuestros. Ya tendremos que recordar ese combate hablando del de Trafalgar.

No podemos mejor narrar el horrible suceso de la noche del 12 al 13 de julio de 1801, que trasladando aquí, con la venia de su autor, la descripcion que de aquel

lamentable fin de dos navíos españoles ha hecho en la *Revista Militar*; y despues de leida, cada español esclamará: «¡Siempre hemos de ser victimas de alianzas funestas !...»

«Una escuadra francesa, compuesta de los navíos *Formidable*, *Indomptable* y *Desaix*, y fragata *Muiron*, á las órdenes del contra-almirante Linois, habia salido de Tolon y recorrido varios puertos del Mediterráneo; trataba de tomar el de Cádiz; pero perseguida por los ingleses, se refugió en la abierta ensenada de Algeciras. Siguiéronla los enemigos, y con temeraria imprudencia trataron de apresarla, estando anclada y protegida por los fuegos de la costa y por una division de cañoneras españolas, al mando del capitan de navío, D. Juan Pablo Lodares. Los franceses se defendieron con denuedo; y los soberbios marinos británicos, irritados de tan inesperada resistencia, llevando casi á locura su empeño, hubieron de aproximarse demasiado á la costa, de que resultó barar un navío de línea, que arrió bandera, y tener que retirarse los demas bastante maltratados. El almirante inglés, Saumarez, que mandaba la escuadra de su nacion en el combate de Algeciras, despues de intentar en vano recuperar el navío *Anibal*, que así se llamaba el rendido, se retiró con el resto de sus fuerzas á Gibraltar, procurando aumentarlas para operaciones ulteriores.

»Pedido por Linois auxilio á Cádiz, mandó el capitán general del departamento, D. José de Mazarredo, consecuente á las órdenes con que se hallaba del gobierno, saliese para Algeciras la escuadra que estaba en la bahía, y al efecto dió la vela el 9 de julio, compuesta de cinco navíos y una fragata, á las órdenes del teniente general D. Juan Joaquin Moreno, á que se agregó una division francesa de un navío, dos fragatas y un bergantin, bajo el mando del contra-almirante Dumanoir, y llegó en un dia sin novedad al fondeadero de Algeciras.

»Rehabilitados en lo posible los buques franceses, la escuadra combinada franco-española dió la vela de Algeciras á las doce del dia 12 de julio de 1801, y la componian los buques siguientes :

ESCUADRA ESPAÑOLA.

Buques.	Cañones.	Jefes.
NAVIO <i>Real Carlos</i> . . .	112	Comandante, el capitán de navío, D. José Ezquerria.
Id. <i>San Hermenegildo</i> . . .	112	Id., el capitán de navío, D. Manuel Emparan.
Id. <i>San Fernando</i> . . .	90	Id., el capitán de navío, D. Joaquin de Molina.
Id. <i>Argonauta</i>	80	Id., el capitán de navío, D. Juan Herrera-Dávila.

Buques.	Cañones.	Jefes.
NAVIO <i>San Agustin</i>	74	Id., el capitan de navío, D. Ramon Topete.
FRAGATA <i>Sabina</i>	40	Id., el capitan de fragata, D. Miguel Gaston, con- duciendo á su bordo al general Moreno y al con- tra-almirante Linois (1).

ESCUADRA FRANCESA.

NAVIO <i>Formidable</i>	74	Capitan, Mr. Tronde.
Id. <i>Indomptable</i>	74	Id., Mr. Moncoure.
Id. <i>Desaix</i>	74	Id., Mr. Palliere.
FRAGATA <i>Muiron</i>	40	Id., Mr. de Martineng.

DIVISION FRANCESA

A LAS ÓRDENES DEL CONTRA-ALMIRANTE DUMANOIR.

NAVIO <i>San Antonio</i>	74	Capitan, Mr. Roy.
FRAGATA <i>Indiana</i>	40	Id., Mr. Proteau.
Id. <i>Libre</i>	34	Id., Mr. Bourdet.
BERGANTIN <i>Vautour</i>	14	Id., Mr. Reniel.

(1) El general Moreno habia trasbordado á la *Sabina* del navio de su insignia porque así lo prevenian las instrucciones del general Mazarredo.

»A la vela la escuadra combinada, lo flojo y contrario del viento retardaran su derrota, y tambien el empeño de los franceses de conducir á Cádiz el navío apresado; pero al fin este y la fragata *Indiana*, que lo remolcaba, tuvieron que arribar á Algeciras. La escuadra, sin este estorbo, anocheció algo mas abante de Punta Carnero, haciendo rumbo para desembocar al Océano, con el viento cerrado en popa, y navegando en el siguiente orden de marcha :

San Agustín.



Argonauta.



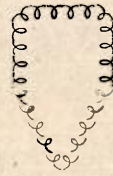
San Hermenegildo.



Real Carlos.



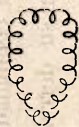
San Antonio.



San Fernando.



Libre.



Vautour.



Sabina.



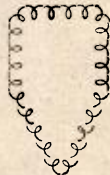
Formidable.



Indomptable.



Desaix.



» El almirante inglés, Saumarez, dió la vela de Gibraltar poco despues que nuestra escuadra de Algeciras, y componian la suya cinco navíos y varias fragatas y buques menores; en la anohecida seguia la retaguardia de la escuadra combinada á una ó dos leguas de distancia: en esta situacion, y con la oscuridad que proporcionaba la noche, muy lóbrega, el almirante Saumarez ordenó al *Soberbio*, navío sumamente velero, que atacase la retaguardia de la escuadra franco-española: así lo verificó, y apagando sus luces para no ser visto, se situó entre los dos navíos de tres puentes españoles, poco despues de las diez de la noche, y en esta situacion descargó las baterías de los dos costados, dando una fuerte orzada para atravesarse y no sufrir la contestacion: en el momento se notó fuego en el navío *Real Carlos*, que cubria el centro de la retaguardia: ignórase á la presente si el fuego provino de haberle arrojado el navío inglés materias incendiarias ó haberse incendiado algun repuesto en el mismo buque: el *Real Carlos* descargó sus cañones de las baterías de estribor para contestar á su enemigo; pero como este habia desaparecido de la escena, sus balas ofendieron al *San Hermenegildo*: el comandante de este buque, D. Manuel Emparan, nacido en la patria del célebre navegante, Juan Sebastian de Elcano, y con la osadía, aunque no con la fortuna, de su

ilustre compatriota, no solo contestó á los fuegos del que tuvo por su contrario, entablado con él un combate vigoroso, sino que metió sobre babor para decidir la accion al abordaje: á su vez D. José Ezquerria, comandante del *Real Carlos*, lleno del mismo ardor que su compañero de infortunio, metió sobre estribor, y al poco tiempo se abordaron ambos bajeles, conociéndose entonces la fatal equivocacion que habia armado á aquellos denodados españoles unos contra otros. El fuego del *Real Carlos*, que no habia podido sofocarse, se comunicó al *San Hermenegildo*, y uno en pos del otro se volaron, pereciendo mas de dos mil hombres que los tripulaban, de aquellos valientes que el año anterior, á las órdenes del mismo bizarro Moreno, rechazaron del Ferrol gloriosamente á los ingleses. Así concluyeron sus dias los bravos capitanes de navío, D. Manuel Emparan y D. José Ezquerria, merecedores de mejor suerte y de un fin mas glorioso: estos distinguidos marinos eran, por sus virtudes y méritos, dignos de caer sobre las cubiertas de sus buques un dia de batalla, y de saludar al morir la bandera de su nacion triunfante por sus esfuerzos. Guardemos preciosamente su memoria, y procuremos no desvirtuarla con narraciones que se separen de la verdad de los hechos.

»El general Moreno y el almirante frances observaban

desde la *Sabina* aquella catástrofe, sin saber quiénes eran los amigos ó enemigos, y solo la claridad del día puso de manifiesto el rigor de tanta desdicha.

»El navío frances, *San Antonio*, fue apresado despues de un corto combate.

»Del *Real Cárlos* se salvaron en su falúa unos cuarenta hombres, con el guardia marina D. Manuel Fernandez Flores, que llegaron á Cádiz en la tarde del 13, medio desnudos y cansados de hambre, sed y fatigas consiguientes á la situacion en que se habian hallado: tambien se salvaron otros seis ó siete marineros en el chinchorro del propio navío, los cuales cogieron del agua al segundo comandante del *San Hermenegildo*, capitan de fragata, D. Francisco Vizcarrondo, y el patron de la falúa del *Real Cárlos*, que, asido á un palo, fue á parar con las corrientes á las playas de Tánger. Las declaraciones contestes de todos los salvados, y que con minuciosidad están estampadas en el diario del capitan de fragata, D. José de Quevedo, mayor general de la escuadra, son los datos que se han tenido á la vista para formar la narracion que dejamos detallada.

»En ella se ve que solo el destino y la adversa suerte fueron la causa de aquel tremendo espectáculo; que nada influyó, ni el proceder de los escelentes capitanes de los navíos, ni las disposiciones del acreditado general Mo-

reno, de quien no puede hacerse acusacion mas gratuita é infundada que la de suponer se trasbordó á la fragata *Sabina* para huir del mayor riesgo. D. Juan Joaquin Moreno era un bravo acreditado en cien combates; su trasbordo á la fragata lo ejecutó, como queda dicho, en virtud de orden superior, y la voladura de los navíos de su escuadra en nada empañó el lustre de su carrera ni la opinion de que gozaba. Esta era la misma que tenian de él el rey Cárlos IV y el príncipe generalísimo, pues habiendo solicitado Moreno venir á esta corte de su cuenta para informar verbalmente de lo ocurrido en el estrecho de Gibraltar con la escuadra de su mando, el último contestó lo siguiente: «Venga por cuenta del rey, y lleno de confianza en que S. M. lo verá y oirá, si fuese necesario; pues sus servicios y méritos le son muy apreciables: venga, y me hablará cuanto guste.»

»La Francia quedó servida en esta como en otras ocasiones; su escuadra, escoltada y libre, se repuso en la bahía de Cádiz de las averías sufridas en el combate, y la España perdió sus dos hermosos navíos de tres puentes, *Real Cárlos* y *San Hermenegildo*, con los valientes que los dotaban.»

Esta horrible tragedia cerró por entonces la sima de calamidades que abrió para España la fatal alianza de la Francia. Fue como la voz atronadora de la Provi-

dencia, que en esta sangrienta inmolacion de tantos españoles y de dos navíos españoles, víctimas de su propio desnudo y de un fatal error, daba un aviso saludable al gobierno, causa de tantos males, para que se retrajera del camino de perdicion que llevaba en tantos años de un guerrear continuo. Parecia que aquel supremo ¡ay! lanzado por nuestros esforzados marinos debia ser el postrero que arrancara á nuestra desventurada patria el azote de guerras insensatas. ¡Vana esperanza! Las llamas de los navíos incendiados llenaron el estrecho de Gibraltar y no espacion su lúgubre esplendor hasta Madrid: el espantoso eco de la voladura del *Real Carlos* y del *San Hermenegildo* se perdió en los espacios; no aterró á los que gobernaban. Tras de una cortísima tregua, en que apenas hubo tiempo para respirar, volvió España á otra era de desdichas y de sacrificios, consecuencias lógicas del tratado de San Ildefonso, verdadera caja de Pandora para España: la potencia que mas necesitaba la paz, y que mejor podia conservarla, fue por su gobierno asociada, comprometida en las empresas gigantescas de una guerra á muerte entre dos potencias extranjeras que no podian ni querian vivir en paz entre sí.

CAPITULO II.

Convenio del 1.º de octubre de 1800.—Creacion del reino de Etruria.—Cesion de la Luisiana.—Tratado de Aranjuez.— Tratado de alianza con la Francia contra Portugal.—Guerra de Portugal.—Paz de Badajoz.—Nuevo convenio con la Francia.—Paz de Amiens.—Espedicion á Santo Domingo.—Tratado de subsidios.—Sus consecuencias.—Venta de la Luisiana hecha por la Francia á los Estados-Unidos.

HEMOS querido seguir el órden cronológico de los sucesos de la guerra marítima hasta la infausta voladura del *Real Cárlos* y del *San Hermenegildo*, para encerrar en un breve cuadro sinóptico las glorias, los reveses y las desgracias de nuestra Marina. Veamos ahora cómo dirigia el gobierno de D. Cárlos IV las relaciones internacionales de España, y encontraremos que firmando tratados consentidos con una imprevision

que raya en demencia, comprometia los intereses mas sagrados de España en una inevitable guerra marítima; en esta nuestros bizarros marinos, guardadores del honor nacional, cumplieron con su noble empeño, si no siempre con fortuna, inalterablemente con magnanimidad y pericia, adquiriendo nuevos timbres de gloria, mayores títulos á la gratitud de su patria. ¡Se estremece la imaginacion al pensar que tantos sacrificios hechos á una alianza ruinosa tuvieron por premio la invasion de 1808!! No se sabe cuál es mas monstruoso, si el avasallamiento del gobierno español ó la ingratitud del gobierno imperial.....

Ya hemos dicho que el tratado de San Ildefonso de 18 de agosto de 1796 tuvo por consecuencia natural la guerra marítima con la Inglaterra: mientras ardía esta guerra desastrosa, el primer cónsul quiso remachar mas y mas la cadena que uncia á España al carro triunfal de sus victorias, y exigió de nuestra desgraciada patria mayores sacrificios, que le fueron otorgados en un convenio, cuyas bases preliminares se firmaron tambien en San Ildefonso el 1.º de octubre de 1800.

Por estas bases preliminares se creaba en favor de S. A. R. el duque de Parma un reino (1), que luego

(1) Artículo 1.º

tomó el nombre de *reino de Etruria*, verdadera insula Barataria, que debía desaparecer en la primera ocasion que acomodara al fundador del nuevo estado, compuesto con los antiguos del ducado de Toscana, y esto mismo sucedió de allí á poco.

En cambio de este precario reino se allanó el rey D. Carlos IV á desprender de la corona de Castilla un inmenso territorio de nuestras posesiones de Ultramar, la Luisiana, adquirida por tratados anteriores (1), y entregaba á la república francesa seis navíos de guerra en buen uso, del porte de 74 cañones, armados y arbolados, y en disposicion de recibir equipajes y provisiones franceses (2).

Los empeños contraídos en el tratado de alianza anterior, no solo no se alteraban en nada, «mas, al contrario, *ligaban* nuevamente los intereses de ambas potencias, y aseguraban las garantías precitadas en el tratado de alianza para todos aquellos casos en que tenían aplicacion (3).»

En 2 de brumario del año IX de la república fran-

(1) Artículo 3.º

(2) Artículo 5.º Ya hemos dicho los nombres de los seis navíos que fueron entregados en virtud de este artículo. (Véase pág. 28.)

(3) Artículo 7.º

cesa se cangearon en San Lorenzo las ratificaciones de una y otra partes contratantes (1).

Estas bases preliminares se convirtieron en un tratado definitivo que se firmó en Aranjuez el 24 de marzo de 1801. Los nuevos reyes recibían el gran ducado de Toscana en compensación de los estados de Parma (art. 2.º). La Luisiana y los seis navíos servían como de adehala.

La buena inteligencia entre las dos potencias de la península Ibérica era una ley de naturaleza; la paz era un vínculo necesario: la unión íntima, el deseo de las dos naciones, ramas de una sola familia, todo se sacrificó á las exigencias de la Francia; ni fueron bastante los lazos de familia á impedir una guerra entre la casa de Borbon y la de Braganza.

En 29 de enero de 1801 se firmó entre el rey D. Carlos y la república francesa un «*Tratado de alianza* para

(1) Véase el Apéndice núm. 9.

NOTA. No queremos reproducir aquí la nota que hallamos al pie de este convenio en la coleccion de tratados publicada por el señor D. Alejandro del Cantillo, página 693, por retraerse la pluma al reproducir tan torpes escándalos; mas recomendamos á nuestros lectores la vista de esa página instructiva sobre los asquerosos manejos y cohechos que acompañaban los funestos tratados de aquella época en mengua del honor nacional, de la moral política y de los intereses del país.

la invasion del Portugal, al efecto de obligarle á separarse de la Inglaterra.»

El encabezamiento de este tratado basta para indicar su objeto: el gobierno español se hacia en Portugal el dócil ejecutor del sistema fijo del primer cónsul, de atacar la Inglaterra en todos los puntos donde le fuese posible.

No hablaremos de esta guerra; un nombre de memorable ridículo la calificó debidamente: á los seis meses se firmó el tratado de paz de Badajoz, en 6 de junio de 1801. Por el artículo 2.º se obligaba al Portugal á cerrar sus puertos al comercio inglés; este objeto único de la guerra era la pesadilla constante del primer cónsul: ya el artículo 4.º de los secretos y adicionales del tratado de San Ildefonso lo estipulaba (1).

Entre tanto se firmaba en Añanuez el 12 de febrero de 1801 un nuevo convenio entre España y la república francesa para el arreglo y combinacion de sus fuerzas

(1) Artículo 4.º S. M. C. se valdrá de su influjo y de su poder para empeñar ú obligar á Portugal á que cierre sus puertos á los ingleses cuando esté declarada la guerra; y el directorio ejecutivo de la república francesa promete á la España todas las fuerzas necesarias á este efecto, si aquella potencia se opusiese á la voluntad de S. M. C.

de mar y tierra, y las de sus aliados, contra la Inglaterra y sus colonias.

Por este convenio nuestras fuerzas navales debian cooperar, con las francesas y las bátavas, en el Brasil é Italia , contra la Irlanda ; en una palabra , por do quiera pluguiera al primer cónsul llevarlas á servir sus proyectos contra la Inglaterra (1).

Diez años de guerra entre la república francesa y la Inglaterra, en que tan principal parte habia tomado España, si no habian embotado la rivalidad ni aplacado los odios que animaban á aquellos dos gobiernos, habian cansado los pueblos y agotado los recursos: todos anhelaban la paz, todos suspiraban por descansar de tan sangrienta lucha: se habló de paz; el hombre previsor, si analizaba el carácter y el fin de estos preliminares, no podia menos de leer en el libro del destino nuevas guerras y calamidades sin cuento para la Europa: la paz de Amiens no podia ser mas que una tregua, un alto entre dos potencias que se disputaban el dominio del mundo, para volver enseguida con mas furor á las armas, que blandieron en otros doce años sin interrupcion, hasta que se abismó en 1814 el coloso imperial.

(1) Véase el Apéndice núm. 40.

En el tratado de Amiens no figura España mas que en los artículos 3.º y 4.º para ceder la isla de la Trinidad en toda soberanía y propiedad á la Inglaterra, que se habia apoderado de ella durante la guerra última. Esta pérdida no hubiera sido mas que un suceso infausto en la contienda si no hubiera dado lugar á un acto de mala fe que prueba la altanería con que el primer cónsul trataba al gobierno de D. Carlos IV. Abiertas las conferencias que precedieron á la paz de Amiens, Bonaparte confirmó á los ingleses la posesion de la isla de la Trinidad, sin tomarse siquiera el trabajo de consultar á Carlos IV; y cuando se presentó en Amiens el embajador de España, Azara, ni siquiera le fue lícito entablar una discusion acerca de este punto, resuelto ya bruscamente por el primer cónsul en los preliminares firmados en Londres. Así se pagaron á España los sacrificios, los gastos de una guerra á que le arrastraron la alianza francesa y el tratado de San Ildefonso.

No era este un caso nuevo en los anales de nuestras relaciones diplomáticas con Francia. Ya anteriormente Luis XVI habia comprendido á España en sus compromisos con los Estados-Unidos de América sin consultar á Carlos III; y no estará de mas recordar aquí cómo se esplicaba el mismo rey sobre esta dema-

sía francesa en la instruccion reservada que entregó á sus ministros en 1787 (1).

No bien se hubo firmado la paz de Amiens, cuando empezaron las tergiversaciones en el cumplimiento de las estipulaciones pactadas, y al horizonte asomaron nubarrones precursores de la mas tremenda tempestad: precedieron y siguieron á las graves causas de un rompimiento, quejas y reconvenções muy agrias. El

(1) «Nada demuestra mas á las claras el orgullo de la Francia y sus designios ó proyectos de señorearnos, que lo ocurrido cuando la declaracion de la última guerra contra la Gran Bretaña. Despreciando mi parecer, y sin ningun miramiento á los pasos que yo habia dado de antemano, entró la corte de Versailles en un tratado de alianza con los Estados-Unidos de América, que cerró sin noticia ni consentimiento mio, á pesar de que se hallaban entonces pendientes las negociaciones para ponernos de acuerdo sobre un negocio tan trascendental, pues debia tener la guerra por resultado.

»Tras de este primer acto pasó la Francia á otro no menos aventurado y mucho mas inconsiderado: notificó sin mi noticia el tratado á la corte de Londres, cuando debia haber quedado oculto; apresuró con tan estravagante paso el rompimiento y la guerra, sin hallarse en disposicion de sostenerla. Sin embargo, á pesar de tan repetidas imprudencias, pretendió la Francia que España tenia la obligacion de guerrear á su lado en fuerza del pacto de familia y de la alianza en él estipulada. No puede darse una prueba mas evidente del espíritu de dominacion que anima al gabinete frances, puesto que sin contar con España, sin mi conocimiento ni mi aprobacion, nos arrastró á una guerra cual pudiera hacerlo un déspota que gobernara una nacion de esclavos.»

Así se espresaba en 1787 un rey hijo de Felipe V.

primer cónsul, nada sufrido por temperamento, y de suyo poco amigo de la libertad de imprenta, no podia llevar con paciencia los continuos sarcasmos de los diarios ingleses, á que daban mayor importancia las intrigas realistas, que, con razon ó sin ella, decia protegidas por el gobierno inglés.

La intrusion del primer cónsul en los asuntos interiores de la Suiza fue la primera causa seria de desavenencia. Bonaparte reasumia su pensamiento en estas breves palabras: «Mi principio es irrevocable: una Suiza amiga de la Francia, ó que no haya Suiza del todo (1).» Esta sentencia de muerte contra la independencia de la Suiza, formulada en tono de oráculo, la Inglaterra la rechazó, protestando enérgicamente contra las pretensiones de la Francia.

La evacuacion de Malta y de Alejandría, de la primera sobre todo, fue la piedra de toque: las cosas ya iban exacerbándose, cuando el primer cónsul, propenso á resoluciones destempladas, hizo insertar en *El Monitor* un parte del general Sebastiani, encargado de una mision en Egipto, en el cual decia que el general Stuart, comandante de las tropas inglesas en Alejandría, con

(1) Thiers, pág. 288, lib. XVI, tom. IV.



sus insinuaciones le habia puesto en peligrade ser asesinado en el Cairo (1).

Esta publicacion fue la primera centella de un inmenso incendio : la Inglaterra lo consideró como un insulto y un reto que se debia aceptar y vengar : los ánimos se acalararon de un modo inaudito : resultaron esplicaciones muy vivas entre el primer cónsul y el embajador inglés en Paris, lord Withworth, el dia 18 de enero de 1803. Subiendo de punto la irritacion del primer cónsul, al abrir las sesiones del Cuerpo legislativo el dia 21 de febrero arrojó el guante insertando en su discurso un párrafo que debia provocar una vigorosa contestacion, y enseguida la guerra. Decia así :

«Cualquiera que sea en Lóndres el triunfo de la intriga, no arrastrará á otros pueblos en nuevas coaliciones; y, el gobierno lo dice con justo orgullo, sola, la Inglaterra no podria luchar contra la Francia.»

A su vez el orgullo breton no pudo sufrir este insulto y esta provocacion. El rey Jorge III y su gobierno, cediendo á la presion de ese sentimiento nacional, recogieron el guante en un mensaje dirigido al parlamento en 8 de marzo : á este se siguieron escenas indignas de

(1) Thiers, pág. 326, lib. XVI, tom. IV.

un hombre colocado á tanta altura como el primer cónsul, hechas en público al embajador de Inglaterra, por lo cual este declaró que no volvería á presentarse en las Tullerías: de allí á poco pidió sus pasaportes, y la guerra, esa *ultima ratio*, volvió á ensangrentar la Europa.

Imposible era, pues, á España, ligada por funestos tratados con la Francia, guardar la neutralidad que tanto convenia á su reposo y á sus intereses. Los compromisos de su gobierno con la Francia debian aparecer como un auxilio de guerra dado á aquella; nuestras escuadras, puestas en cierto modo al servicio de la Francia, debian sufrir la suerte que esperaba á esta en una guerra marítima.

Mas antes de seguir el hilo de los compromisos, cada vez mas grandes, que iba tomando el gobierno español, hasta hacer, so capa de neutralidad, una guerra solapada á la Inglaterra, recordemos la campaña de una de nuestras escuadras, que, á las órdenes del teniente general D. Federico Gravina, hizo de auxiliar de la escuadra francesa en Santo Domingo, ya que Mr. Thiers no se ha dignado tan siquiera nombrarla, ni por casualidad, al hablar de la expedicion francesa á aquella isla. La voluntaria omision que hace el historiador frances de la parte que tomó nuestra escuadra en esa expedi-

cion, no es una de las *menores ofensas* ~~quiza~~ hecho á nuestra Marina.

Supliremos á este vacío vituperable estractando lo mas sobresaliente de esa campaña del parte original dado por el general de la escuadra con fecha del 8 de febrero de 1802, á bordo del *Neptuno*, al ancla en la bahía de cabo Frances.

En el corto intervalo de paz que gozó la Europa despues del tratado de Amiens, el primer cónsul, que, en su afanosa rivalidad contra la Inglaterra, soñaba proyectos coloniales y acrecentamiento de marina esperta, resolvió ocupar sus escuadras enviando un ejército á la isla de Santo Domingo, y, como siempre, hubieron nuestros navíos de tomar parte en lo que convenia á la Francia, la escuadra surta en el puerto frances de Brest recibió la órden de destacar cinco navíos, una fragata y un bergantin para acompañar á la escuadra francesa y ayudarla á conducir las *tropas de desembarco*, y á proteger este.

Conforme á las órdenes del gobierno, salió nuestra escuadra con la francesa de Brest el dia 14 de diciembre de 1801; la española, al mando del general D. Federico Gravina, se componia de los navíos *Asís*, *Guerrero*, *San Francisco de Paula*, *San Pablo* y *Neptuno*, en que tenia su insignia Gravina, la fragata *Soledad* y

bergantin *Vigilante*. La escuadra francesa iba á las órdenes del almirante Villaret-Joyeuse.

A poco de haber salido á la mar, el *Neptuno* hacia tanta agua, que tuvo que arribar al Ferrol; mas fue tal la actividad del general Gravina y su digno capitán de bandera, D. Cayetano Valdes, que á los catorce dias salió de nuevo á la mar el *Neptuno*, y tomando un rumbo desusado, llegó al cabo Samaná, en la isla de Santo Domingo, á los diez y nueve dias de su salida del Ferrol, y veinte y cuatro horas antes que los buques franceses de la escuadra de Brest (1).

Empieza el parte interesante que estractamos á la salida del Ferrol. Cuenta los incidentes de su rápido viaje y de su llegada, y dice el general Gravina:

«Luego que largué mi insignia y bandera, me destacó el general frances una fragata para cumplimentarme, y correspondí á su atencion enviando á este efecto el bergantin *Vigilante*. Entre diez y once de la mañana se empezaron á ver ocho buques de guerra, que reconocí muy pronto ser la escuadra del almirante Villaret, y en su conserva los navíos españoles *Guerrero* y *San Pablo*, que se me reunieron inmediatamente. Nos mantuvimos todo

(1) Otros navíos franceses salieron de diferentes puntos para esa misma expedicion.

el día 29 (enero) y parte del 30 sobre el cabo Samaná y á la vista del Montecristo. Reunidas todas las fuerzas, hizo el almirante Villaret la siguiente distribucion de ellas: tres fragatas de guerra francesas, con algunas embarcaciones de convoy, y trasportando quinientos hombres de tropas de desembarco, á las órdenes del general Kerversan, se dirigieron á la parte española de Santo Domingo; el capitán de navío, Magon, comandante del *Mont-blanc*, con otros tres navíos de guerra franceses, el *San Francisco de Paula* y la fragata *Soledad*, que se habia incorporado aquel día, y conduciendo entre todos como unos dos mil hombres, al mando del general Rochambeau, pasaron á Puerto-Delfín, y por el parte que me ha dado el comandante del *Paula*, y que traslado á V. E. en mi oficio núm. 4, quedará V. E. inteligenciado de la resistencia que hicieron los negros, y del buen éxito con que los franceses los atacaron y desalojaron de los fuertes que guarnecian la entrada del puerto y de la plaza. El general Latouche, con seis navíos de guerra y tres fragatas, con tres mil hombres de desembarco, á las órdenes del general Boudet, se dirigió á Puerto-Príncipe, y los siete navíos de la escuadra francesa, con los tres españoles de mi mando, nos pusimos á las tres de la tarde en derrota para el cabo Frances. El 1.º de febrero estábamos á la vista de él, y en la mañana del 2 despa-

charon el almirante Villaret y el general en jefe, Leclerc, una balandra con un oficial parlamentario para informar al general Cristofó, gobernador que era del Cabo, de las intenciones pacíficas del primer cónsul, de sus deseos de volver á la colonia su antiguo esplendor y lustre, y que por consecuencia se lisonjeaban de que no se opondría á la entrada de las escuadras combinadas y desembarco de las tropas. A las once regresó la balandra con la respuesta, que se reducía á una carta llena de atenciones, pero en la que el general Cristofó decía que las órdenes que tenía no le dejaban arbitrio para acceder á su demanda.

»Determinó el general Leclerc desembarcar todas las tropas de transporte para apoderarse por tierra de la ciudad y de sus fuertes; y para hacerme sabedor el almirante Villaret de la resolución en que estaba el general en jefe del ejército, me hizo la señal de que tenía que hablar conmigo, y que por lo tanto me pedía maniobrarse para aproximarme á su navío: así lo ejecuté, é instruido del partido que iba á tomar, acordé con Villaret sobre las disposiciones que á uno y á otro nos parecieron mas oportunas y convenientes para asegurar el buen éxito del desembarco: el general Leclerc me pidió el bergantin *Vigilante* para despacharlo inmediatamente á Puerto-Príncipe con pliegos para el general Rochambeau, en los

que le prevenia que guarneciendo los fuertes con la tropa de marina de los cuatro navíos franceses que estaban allí fondeados á las órdenes de Magon, se aproximase al Cabo con los dos mil hombres que estaban á las suyas. Accedi á su demanda; y á las cinco de la tarde estaba ya el *Vigilante* en derrota para su nuevo destino.

»En virtud de todo lo acordado en el navío *Océano*, á mi regreso á bordo espedí por mi mayor general, el capitan de navío, D. Cayetano Valdes, todas las órdenes necesarias para que las tropas de transporte pasasen inmediatamente á las fragatas y corbetas francesas que estaban destinadas á conducir las á la bahía de Arena, en donde debia verificarse, y donde se verificó en efecto, el desembarco: previne igualmente que las lanchas y botes de los navíos siguiesen y acompañasen á las espresadas fragatas, debiendo ir mandadas la primeras por el teniente de navío mas antiguo de cada buque, y por los alféreces de fragata mas antiguos los segundos. A las dos de la tarde del dia 4 se principió el desembarco, y no se concluyó hasta las nueve de la mañana siguiente. Los esfuerzos que hicieron los negros para impedirlo fueron inútiles.

»Ha merecido un elogio particular la actividad y conducta de nuestros oficiales destinados en las lanchas y botes, pues á pesar de los obstáculos y dificultades

casí invencibles que presentaba para el desembarco una costa brava y la larga distancia á que de ella habian fondeado los buques franceses, se hizo, sin embargo, con el mayor órden, previniendo con su inteligencia y desvelos los funestos accidentes que en semejantes circunstancias, y sin las precauciones debidas, son inevitables. Yo he tenido la satisfaccion de que en la mañana del 6 viniese á bordo de este buque el general en jefe, Leclerc, acompañado de dos de sus ayudantes, á darme las gracias por lo bien que se habia conducido nuestra oficialidad, y por la inteligencia y prontitud con que ejecutaron el desembarco; me la ha recomendado con la mayor eficacia é interes, añadiéndome que nuestras embarcaciones menores habian sido las que mas se han distinguido en este importante servicio: y persuadido yo de que V. E. oirá con igual gusto los elogios que públicamente ha dispensado y dispensa á nuestra oficialidad un *general en jefe extranjero*, he creído propio de mi obligacion dar cuenta á V. E. de ello, para que lo eleve á la noticia de S. M.»

Sigue el parte con relacion de hechos á que no cooperaron nuestras fuerzas navales, y llega al momento de forzar el puerto.

«A la mañana siguiente nos preparamos para forzar la entrada del puerto; el navío *Océano* á la cabeza de la línea francesa, y este de mi mando á la de la espa-

ñola. Pero conocimos bien pronto que los negros habian abandonado los fuertes y huido de todas partes , pues con un solo cañon que habia en el fondo del puerto nos tiraron una docena de cañonazos , y luego que vieron las escuadras dentro de él, le abandonaron..... Ya no existe la ciudad del Cabo.»

Entra aquí el general Gravina en la narracion de los horribles escesos de los negros y de las operaciones militares de tierra , que ningun interes tienen para nuestro objeto de vindicar á nuestra Armada de un olvido desleal por parte del historiador frances ; mas no podemos menos de citar una frase en que destella el tino previsor del general español.

«Este ha sido, dice , por ahora , el resultado de esta espedicion , que en lo venidero podrá costar al gobierno frances una larga guerra , mucha sangre é inmensos tesoros si los negros no deponen las armas.» Vaticinio que el tiempo ha sancionado de un modo terrible.

Termina esta interesantísima relacion con una ostentacion de pundonor y de orgullo nacional , muy propios de un esclarecido marino español, y que por lo mismo reproducimos íntegra , pues honra la memoria del general Gravina.

«La escuadra española de mi mando , como puramente escuadra de observacion , se ha regido en la mar

por nuestras señales, é independiente de la francesa, pues la antigüedad de mi grado no me permitia el ir á las órdenes del almirante Villaret, con quien he conservado la mas perfecta inteligencia, habiendo reinado en los buques españoles con los oficiales y tropas franceses de transporte la misma buena armonía que tuvimos en Brest en el espacio de los veinte y ocho meses que estuvimos en aquel departamento, agregándoseme á esta satisfaccion la de haber merecido mil elogios de los generales franceses la actividad, tino y precision con que han maniobrado los comandantes de nuestros buques. =
FEDERICO GRAVINA.»

Está dirigido al Exemo. Sr. D. Antonio Caballero.

Nos damos la enhorabuena de haber podido con datos oficiales oponer al olvido pueril de Mr. Thiers el testimonio del general en jefe del ejército frances en la expedicion de Santo Domingo, y el de los demas generales de aquella nacion, pagando todos un justo tributo de gratitud al tino, á la pericia y demas relevantes dotes de nuestros marinos; y, como lo observa muy oportunamente el general Gravina, cuando un *general en jefe extranjero* dispensaba elogios tan merecidos á nuestra oficialidad por sus servicios, bien merecidos debian ser. La imparcialidad de los testigos del comportamiento de nuestra Marina hace un singular contraste

:

con el mezquino silencio en que ha dejado Mr. Thiers los servicios prestados por nuestros marinos en la expedición de Santo Domingo.

Lanzado en su elemento natural de guerra, el primer cónsul hubo de apreciar los recursos que tenia para sostenerla : no fue la desventurada España la última en quien recayó su mirada para calcular qué mas podria sacarle en virtud de los tratados que cual hábil especulador, á la par que astuto político, habia impuesto de antemano á un gobierno que nada sabia negarle. Hombres, caballos, armas no los necesitaba ; lo que le faltaba era dinero, y á su voz las estipulaciones de hombres y de caballos del tratado de San Ildefonso se convirtieron en un manantial de caudales. Seis navíos ya los habia recibido.

El ministro que habia firmado el primer tratado debia dar las manos á otro mas funesto si cabe. En 19 de octubre de 1805 se firmó en Paris un convenio entre el rey de España y la república francesa para reducir á dinero ó subsidio anual las obligaciones que habia contraído el primero hácia la segunda.

«Art. 1.º S. M. C. se obliga á proveer á la seguridad de los navíos de la república que por los accidentes de mar son actualmente conducidos ó puedan serlo en lo sucesivo á los puertos del Ferrol, de la Coruña y Cádiz.

»Art. 2.º El primer cónsul consiente que se conviertan las obligaciones *impuestas* á la España por los tratados que *unen* (1) á ambas potencias en un subsidio pecuniario de seis millones mensuales (veinte y cuatro millones de reales), que entregará la España á su aliada desde que se renueven las hostilidades hasta el fin de la guerra presente.»

Los demas artículos son puramente reglamentarios de los pagos, que han de empezar con fuerza retroactiva desde que habia principiado la guerra.

Si esta estipulacion, que cargaba el tesoro exausto de España con un gravámen anual de doscientos ochenta y ocho millones por un tiempo indefinible, es odiosa, no se sabe qué calificacion dar al art. 6.º, verdadera mofa hasta del sentido comun.

«Art 6.º En consideracion de las cláusulas arriba estipuladas, y durante el tiempo que sean ejecutadas, la Francia reconocerá la neutralidad de España, y promete no oponerse á ninguna de las medidas que pudieran tomarse con respecto á las potencias beligerantes en virtud de principios generales ó de leyes de neutralidad.»

(1) Obligaciones *impuestas* que *unen* dos potencias no es mal maridaje.

Es decir, que España compraba por la suma de doscientos ochenta y ocho millones anuales el *derecho de vivir* en paz y neutral entre la Francia y la Inglaterra: á su vez esta hubiera podido pedir lógicamente el mismo precio de su otorgamiento á que se conservase España pacífica y neutral; y si bien no tenia un tratado de San Ildefonso que invocar, tenia el sentido comun á su favor: muy lícito era decir, y lo dijo, que dinero que representaba ejércitos, fuerzas navales auxiliares de un gobierno en guerra era la guerra mancomunada contra la otra parte beligerante: ó no dar nada á ninguna de estas, ó dar igual suma á ambas; esta era la neutralidad en su verdadera sencillez.

Este tratado fue secreto como lo son en nuestros dias todos los que llevan ese nombre; es decir, que se ignoran ciertos pormenores, mas se conoce la existencia del hecho, que se abulta, doble inconveniente de esos soñados tratados secretos. La Inglaterra supo que existia un convenio de subsidios dados por la España á la república francesa; ignoraba el *quantum*; ya veremos cuáles fueron los resultados del misterioso guarismo de los subsidios.

La Historia del Consulado y del Imperio tiene un mérito incontrastable; el de revelarnos del modo mas paladino el pensamiento íntimo que presidió á los actos

internacionales de aquella época respecto á España en la mente del general Bonaparte, cuando cónsul, cuando emperador. Su apasionado apologista en esto nos ha hecho un verdadero servicio, pues da el hilo conductor para dirigirnos en el turbion de los sucesos de aquel tiempo, y esparce una luz clara sobre las causas morales que los provocaron.

Concretándonos á los que son peculiares á nuestras relaciones internacionales con la Francia, es de ver el magnífico desden con que Mr. Thiers habla de estas: intérprete de los pensamientos de Napoleon, su narracion nos explica cómo pudo ese hombre extraordinario equivocarse al punto de acometer la empresa de 1808, suponiendo que el gobierno que entonces regia á España representaba la heróica nacion que lo sufria.

«El primer cónsul, dice Mr. Thiers, estaba decidido á hacer inmensos esfuerzos para reorganizar la marina francesa: tenia á su disposicion los puertos y los arsenales de la Holanda, Bélgica, de la antigua Francia y de Italia; no hablaremos de los de España, entonces demasiado indignamente gobernada para ser una *aliada útil* (1).»

Olvidadizo, á la par que poco advertido, la contesta-

(1) Thiers, tom. IV, lib. XVII, pág. 368.

cion á estas palabras nos la suministra el mismo que las escribe. «La neutralidad de la España, dice Mr. Thiers (página 282, libro XXI del tomo V), nos era *útil* en varios conceptos : nuestra escuadra fondeada en el Ferrol se habilitaba mientras llegaba el momento que fuese desbloqueada ; el navío *Aigle* hacia lo mismo en Cádiz ; nuestros corsarios entraban en los puertos de la península, y allí vendían sus presas.» Como se ve, era donosa neutralidad la del gobierno español.

Se diría que no cabe mayor contradicción ; mas abultada la hemos de hallar.

Haciendo la enumeración de los caudales que tenía á su disposición el primer cónsul para los gastos de la guerra, pone Mr. Thiers en línea de cuenta ochenta millones de francos (trescientos veinte millones de reales), precio de la venta de la Luisiana (mas adelante tendremos que ocuparnos de esa venta), y pasando en revista las otras partidas, concluye diciendo : «La Holanda y la España debían entregar lo demas (1).»

Es, en verdad, instructivo y curioso el lenguaje que el primer cónsul usaba hablando de estas dos potencias, y que su historiador reproduce :

«La Holanda y la España, decía el primer cónsul,

(1) Thiers, tom. V, lib. XVII, pág. 383.

están perdidas si la Francia es vencida. Sin duda estas dos potencias hallarian muy cómodo no resolverse á ningun partido, asistir á nuestras derrotas, si somos vencidos, y aprovechar nuestras victorias, si somos vencedores; mas las cosas no andarán así; tendrán que combatir con nosotros, como nosotros, con iguales esfuerzos. Harto será que uniendo todos nuestros recursos podamos vencer los dominadores del mar. Aislados, reducidos cada cual á nuestras propias fuerzas, seremos insuficientes y batidos.» Y añade de su propia cosecha Mr. Thiers: «El primer cónsul sacaba por conclusion que la Holanda y la España debian ayudarle. Para hacer oir este lenguaje de la razon tenia respecto á la Holanda la *fuerza*, pues nuestras tropas ocupaban Flesinga y Utrecht, y para la España el tratado de San Ildefonso (1).»

Pues si la España era un aliado tan inútil, ¿á qué contar con su Marina para vencer á los dominadores del mar? ¿Y qué diremos de esos dos medios de hacer oir lo que el historiador llama lenguaje de la razon, á la Holanda con la *fuerza*, y á la España invocando un infame tratado?

Aqui hace Mr. Thiers del gobierno español de aquella

(1) Thiers, tom. IV, cap. XVII, pág. 384.

época una pintura que por decoro propio nuestro omitimos reproducir, y dice : «Despues de haberlo pensado mucho, el primer cónsul se resolvió á sacar del tratado de San Ildefonso subsidios. Este tratado, firmado durante la primera administracion del príncipe de la Paz, obligaba á la España á dar á la Francia veinte y cuatro mil hombres, quince navíos, seis fragatas y cuatro corbetas : el primer cónsul tomó la resolucion de no pedir ese socorro ; hizo decir secretamente á D. Nicolás de Azara, embajador de Cárlos IV en Paris, que *consentiria en dejar á la España neutral* con la condicion de un subsidio de seis millones de francos mensuales y de un tratado de comercio que abriria á las fábricas francesas un despacho mas abundante del que gozaban entonces (1).» Sigue mas adelante su narracion Mr. Thiers, y dice : «Sin duda era oneroso seguir á una potencia vecina en todas las vicisitudes de su política ; mas comprometiéndose con el tratado de San Ildefonso á los vínculos de una alianza ofensiva y defensiva, la España habia contraido una obligacion positiva, de la cual era imposible negar las consecuencias : el primer cónsul, dejándola neutral, y facilitándola los medios de recibir los caudales de Méjico, le pedia que entregase una parte

(1) Thiers, tom. IV, cap. XVII, págs. 386 y 387.

de estos para los gastos de la guerra en provecho común; en una palabra, que pagase una deuda de dinero, ya que no podia pagar la contribucion de sangre, á la causa de la libertad de los mares (1).»

Trascribimos las palabras del historiador frances con harta amargura. ¡Triste y dolorosa tarea es leer esas páginas donde se esplaya una descocada altanería de pésimo gusto, defendiendo principios subversivos de la justicia en que descansa la paz de las naciones! Reñido con el buen sentido, Mr. Thiers hace la apología de la fuerza brutal y del abuso de un predominio poco honroso sobre un gobierno débil de una época ya histórica. Semejante lenguaje, usado en nuestros días, es un chocante anacronismo. Esa nacion de que se habla con tan poca consideracion, supo á la vez confundir en el polvo al signatario español de ese funesto tratado, y arrojar heroicamente de su suelo, invadido á traicion, al otro signatario; contribuyó mas que ninguna otra nacion de Europa á despeñar de su encumbrado trono al que no supo respetar el pundonor castellano. Hasta la saciedad fatidica abusó Napoleon de la debilidad del gobierno español; mas quiso llevar una mano sacrílega al arca santa de nuestra nacionalidad, y como una lava abrasa-

(1) Thiers, tom. IV, cap. XV, pág. 456.

dora se precipitó la poblacion entera á repeler al audaz extranjero, y lo venció. Mas modestia, por tanto, se hermanaria mejor con la historia, y no estaria de mas en los autores franceses, al hablar de las cosas de España que precedieron á la sublime insurreccion de 1808. El heroismo de los españoles lavó con noble sangre los baldones de un gobierno de funesta recordacion; vengó las ofensas pasadas; rasgó los tratados impuestos; aseguró su independencian, y mereció la admiracion del mundo entero. Sus glorias no las empañará el historiador del consulado y del imperio; la verdadera historia las colocará en lugar sobradamente enaltecido.

Hemos querido, por mas que nos ha sido doloroso, citar las opiniones que Mr. Thiers nos revela fueron las del primer cónsul sobre lo que exigia de los gobiernos que tenia avasallados, porque estas nos dan la clave de los sucesos posteriores. Lo que hoy se nos revela tan paladinamente, la Inglaterra lo sabia perfectamente en aquella época; esto es, que el primer cónsul, meditando atacar á su rival por cuantos medios tenia á la mano, arrastraba en pos de sí á una guerra marítima á la Holanda por la *fuerza*, á la España en virtud del *tratado* de San Ildefonso, y que la palabra *neutralidad* no era mas que una máscara muy trasparente de un estado de ver-

dadera guerra. Esa situacion anómala, violenta de España no podia durar; esto bien lo conocia el primer cónsul, y dirigió toda su política á comprometer á España en una guerra marítima, que al fin estalló, empezando con un suceso en que la violencia cortó el nudo gordiano de una falsa neutralidad. Un desafuero vituperable oscureció la fuerza de la razon que tenia la Inglaterra para declarar la guerra; mas antes de llegar á los acontecimientos de esta tenemos que ocuparnos de una transaccion diplomática que, por ser relativa á una de nuestras posesiones de ultramar, entra en el cuadro de nuestra narracion. Veremos un ejemplo mas de la prepotencia de los gobiernos de la Francia con sus aliados cuando los considera débiles. Veremos la repeticion de lo que sucedió en tiempos de Cárlos III y en el congreso de Amiens, de que ya hemos hecho mencion; esto es, el gobierno frances disponiendo de las cosas de España sin consultarla.

Cuando el débil Cárlos IV hubo cedido á la república francesa la Luisiana, puso una cláusula de retrocesion en caso de enagenarla. Declarada la guerra, y con ella desvanecidos los ensueños coloniales del primer cónsul, determinó este vender la Luisiana por una cantidad alzada, siendo el dinero lo que mas le urgia procurarse. — «Estoy resuelto, decia; daré la Luisiana á los Estados-Unidos;

mas como no tienen territorio ninguno que cederme en cambio, les pediré una suma de dinero para sufragar los gastos del armamento extraordinario que proyecto contra la Inglaterra (1). Al momento dió orden á uno de sus ministros, Mr. de Marbois, para tratar esa venta con el ministro americano, Mr. Livingston, y sobre la marcha se cerró el contrato por la suma de ochenta millones de francos (trescientos veinte millones de reales) entre el ministro frances, Marbois, y el de los Estados-Unidos, Monroë. que acababa de llegar.

El primer cónsul trató y concluyó la negociacion de la venta de la Luisiana sin contar para nada con el gobierno español, aliado muy cómodo, á quien se le exigia todo linaje de sacrificios, sin usarle ni las mas vulgares atenciones de urbanidad, á la par que se daba al traves con todas las obligaciones que la alianza imponia á la Francia. No somos nosotros los que esto probaremos; dejaremos hablar al ministro mismo que recibió esas afrentas sin que bastasen á darle un saludable desengaño.

Hablando el príncipe de la Paz en sus Memorias de la venta de la Luisiana, dice: «Grande fue la violacion del pacto de retrocesion celebrado con España, y bajo y ruin el modo de violarlo, á oscuras, traicioneramente, sin la

(1) Thiers, tom. IV, cap. XVI, págs. 320 y 321.

apariciencia siquiera de consultar con ella, sin pedirle su consentimiento (1).» Y mas adelante : «Basta lo referido para dejar probado hasta qué punto fue voluntario y caprichoso aquel contrato, hasta qué grado innoble. Falta notar que aquella inicua venta fue entablada y concluida á cencerros tapados, sin la menor noticia de la España, sin que aun el mismo Azara, nuestro embajador, pudiese sospecharla, violando el pacto y el tratado con que la Luisiana fue retrocedida á condicion espresa y terminante de no poderla traspasar á nadie.»

Bastaria esta confesion del que sufrió la injuria para demostrar á qué grado de inferioridad lo tenia su aliado, posicion que esplica por sí sola todos los sucesos posteriores; mas como el ofendido hacina pruebas de la ofensa, no estará de mas reproducirlas.

Refiriéndose á una publicacion de Mr. de Marbois, plenipotenciario frances en la venta de la Luisiana, copia estas palabras: «Los contratantes, dice Mr. de Marbois, habrian deseado que la España hubiese podido concurrir á esta negociacion, porque habiéndose reservado por el tratado del 1.º de octubre de 1800 el derecho de preferencia (2), era, dado el caso de una cesion, su consentimiento

(1) Memorias, tom. III, cap. XV, pág. 229.

(2) Se equivoca Mr. de Marbois y no anda mas exacto D. Manuel Godoy cuando uno y otro dicen que los tratados estipulan esa cláusula.

previo sin duda *necesario*. Pero el menor retardo ofrecia mil peligros, y la distancia de París á Madrid, junto á la lentitud ordinaria de aquel gabinete, hubiese hecho malograrse la negociacion. De esta suerte sucedió que hasta hallarse concluida nada fue comunicado á aquella corte.»

A la frescura con que cuenta el autor frances la violacion de un pacto, contesta en sus Memorias el príncipe de la Paz: «Pero estaba en París nuestro embajador, y una prueba mas de la felonía con que se procedió en aquel negocio, fue lo primero no haber dado conocimiento

sula de retrocesion. Los tratados de 1.º de octubre de 1800 y 21 de marzo de 1801, que tratan de la cesion de la Luisiana, no contienen cláusula alguna de retrocesion.

En vista de las aseveraciones de aquellos dos escritores, supusimos que no era un error absoluto de su parte, y sí solo relativo á los tratados. Nos damos la enhorabuena de que nuestras investigaciones nos pongan en el caso de poder aclarar este punto histórico, cuya repeticion habíamos ya notado en otros autores.

En un despacho del 13 de setiembre de 1803, del Sr. D. José Anduaga, contestando á uno del ministro de estado, D. Pedro Ceballos, fecha del 4 del mismo mes y año, dice que «queda enterado; que la obligacion que habia contraído la Francia de retroceder la Luisiana á España, en caso de enagenarla, reservándole el derecho de preferencia, resultaba de una *promesa solemne* hecha en nombre de su gobierno por el embajador frances en Madrid, Saint Cyr.»

La deslealtad es la misma; mas importaba mucho á la historia rectificar un error tan esencial como el de invocar tratados cuyo testo absuelva al gobierno frances de la acusacion de felonía. La violacion de la fe empeñada tenia otro origen, y nos felicitamos de poder indicarlo.

alguno de lo que se trataba, lo segundo haberle asegurado el ministro de relaciones estranjeras que seria muy posible que á la llegada del enviado extraordinario, Mr. Monroë, se hiciese la cesion de la Nueva-Orleans y de las tierras que pretendian los anglo-americanos sin esceder las condiciones á que consentia la España (1).»

¡Y semejantes felonías, puesto que así califica aquellos actos el que los sufrió, no le sirvieron de útil leccion para retraerse de una alianza que á cada paso dejaba mal parado su propio decoro, y, lo que es harto mas serio, el honor de España!

No es de hoy que hombres de estado franceses hablan con desenfado de las infracciones de los tratados y de la moral por parte del gobierno de su patria; Mr. Thiers no les va en zaga, y usa del mismo lenguaje. Al hablar de la venta de la Luisiana dice : «El gobierno español se quejaba de la cesion de la Luisiana á los Estados-Unidos; era ridiculo, en verdad, que gente que debia perder Méjico, el Perú y toda la América del Sur pretendiese que podia guardar la Luisiana (2).»

Lo que es sobremanera extraño es que así se espresese el historiador que tendrá que enumerar mas adelante

(1) Memorias del príncipe de la Paz, tom. III, cap. XV, pág. 239.

(2) Thiers, tom. IV, lib. XVII, pág. 457.

una muy larga lista de territorios perdidos por la Francia, y tendrá que reconocer que esta, á la vuelta de todas las guerras del consulado y del imperio, vencida é invadida, firmó tratados que la desposeían de los límites que tenía en 1788, en tiempo de la antigua monarquía. Las vicisitudes posteriores de una nacion son una pobrísima razon, presentada con el fin de invalidar derechos inconcusos reclamados á tiempo hábil. Al recordar esas vicisitudes en lenguaje poco mirado, un historiador frances aviva la triste memoria de las que ha sufrido la Francia; esta cuenta títulos inmarcesibles de glorias de todo linaje, mas sus anales ofrecen tambien espantosas catástrofes, reveses inauditos y tratados asaz duros impuestos por el vencedor. Allí están los últimos de 1815, que han pesado sobre dos dinastías, pesan sobre la Francia republicana, sin que dejen de ser legítimas, justas y honrosas las protestas que todo buen frances formula contra aquella ley de la fuerza y de la necesidad.

CAPITULO III.

Segunda guerra marítima entre Francia é Inglaterra.—La Inglaterra no reconoce la neutralidad de la república báltica. — La declara la guerra.—Exámen de la cuestion de la neutralidad de España.—El tratado de San Ildefonso se convierte en tratado de subsidios.—La Inglaterra se niega á reconocerlo.—Negociacion en Madrid y Londres sobre la cuestion de neutralidad.—Protestas, quejas, rompimiento.—Combate del 5 de octubre de 1804.—Voladura de la fragata *Mercedes*.—Apresamiento de las fragatas *Clara*, *Medea* y *Fama*.—Negociaciones.—Declaracion de guerra.

La segunda guerra marítima en que nos envolvió la alianza francesa empezó por parte de la Inglaterra con un suceso tan contrario al derecho de gentes, que ha quedado con la pésima nota de acto de piratería en muchas relaciones históricas: poco propensos á admitir juicios apasionados ni á formar nuestra opi-

nion por vagas declamaciones, hemos buscado la verdad con esmerada é imparcial laboriosidad en los documentos oficiales, como los solos que podian dar la explicacion de un hecho que, por su estrañeza y gravedad, debia tener un origen hasta ahora no bien conocido, y causas secretas que exigian aclaracion. Los gobiernos no suelen dejarse llevar á la ligera á cometer actos públicos de feo linaje; y de muy mala especie es el apresamiento de las cuatro fragatas españolas despues de un combate desgraciado, mas honroso para los buques españoles que lo sostuvieron en 5 de octubre de 1804. Hemos leído con religiosa atencion las razones que para explicar ese acto de violencia han dado en el parlamento los ministros ingleses, Addington, Hawkesbury, Harrvoby y Pitt. Han sido mas que suficientes para explicarnos lógicamente el hecho, para convencernos de que la Inglaterra tenia sobrados motivos para declarar la guerra al gobierno español: todas estas razones, que no han bastado ni con mucho á legitimar á nuestros ojos el desafuero, las espondremos con la imparcialidad de la historia, y de antemano estamos seguros que la conciencia pública nos acompañará en la justa reprobacion de aquel atentado de la fuerza. Nunca admitiremos que sea excusa valledera invocar un mal precedente para legitimar un hecho peor: las represalias son casi siempre un extravío de

la razon , y la mayor parte de las veces esceden desmedidamente la ofensa recibida. Este es el caso presente: el gobierno español obró muy mal mostrándose hostil á la Inglaterra en los tratados que le ligaban á la Francia; la Inglaterra hizo peor tomándose la justicia por su mano sin previa declaracion de guerra. Para gloria y honra de la nacion inglesa , mil veces preferible hubiera sido que, por mas quejas que tuviera , por mas provocaciones que sufriera , el gobierno, cargándose de razones, hubiese declarado abiertamente la guerra antes de romper las hostilidades , y sobre todo, que no las hubiese empezado apresando un convoy muy ricamente cargado: ese ataque brusco para apoderarse de caudales de mucha cuantía, que en grandísima parte pertenecian á particulares, dió á aquel acto un carácter de avarienta codicia, del que no recibió ciertamente el gabinete inglés prez ni honra, y la responsabilidad de la noble é inocente sangre que corrió en aquel infausto dia pesará eternamente sobre los que aquel acto mandaron; la voladura de la fragata *Mercedes* , en que perecieron tantas víctimas, entre las cuales una numerosa familia respetabilísima española, debió ser para los que dieron lugar á esa horrible catástrofe un apremiante é insoportable remordimiento.

Hechas estas salvedades preliminares , vamos á dar el resultado de nuestras concienzudas investigacio-

nes sobre un hecho que ha dejado tan dolorosos recuerdos, y que por lo mismo exigia un detenido exámen histórico.

La primera cuestion que se presenta es la de las relaciones internacionales del gobierno español respecto á las dos partes beligerantes, y vemos desde luego que esas relaciones eran tales, que debian arrastrar á España en pos de la Francia á una guerra marítima. Compelida la corte de Madrid por tratados funestos á ser el auxiliar de la Francia, esa temible rival de la Inglaterra, esta debia mirar todo auxilio dado á aquella en la guerra encarnizada que sostenia como un acto de hostilidad positiva : mal pudo escudarse el gobierno español con la anterioridad de esos tratados; pudo la Inglaterra lamentar esos fatales compromisos; no por eso eran menos en su daño los socorros que recibia la Francia de España. Recordemos que en 1804 las probabilidades de buen éxito del colosal proyecto de desembarco en las playas británicas, tenian embargados todos los ánimos en Inglaterra y en Europa, y tengamos presente que el gobierno inglés, con el fin de alejar de su suelo un mal que para la Gran Bretaña podia ser un suceso mortal, amotinó la Europa entera para obligar al formidable emperador á llevar sus temibles legiones al Norte de Alemania. Para evitar una

batalla de Hastings (1) provocó y obtuvo la de Austerlitz. Se salvó á costa de la tercera coalicion. Diestro, arrojado y feliz fue el gabinete inglés haciendo levantar el campamento de Boulogne y desbaratando los inmensos aprestos del desembarco; mas por lo mismo que tan grave era su posicion, que nada omitió para mejorarla y evitar una catástrofe posible, hemos de calcular con qué airado ceño debia Inglaterra mirar todo lo que favorecia el plan que la estremecia, y nada lo favorecia mas que los subsidios de dinero que le suministraba España con abundancia, por ser lo que mas falta hacia al invasor. Sentadas estas premisas, que son la pura verdad histórica, hallaremos que las consecuencias se desarrollan con la fuerza irresistible de la lógica y del instinto de la propia conservacion. El desembarco de los franceses en Inglaterra era para esta potencia el *to be or not to be* (2), y en esos casos todo se supone legitimo: la sentencia de *salus populi suprema lex* ha encubierto mas de una injusticia.

Ya hemos tenido la dolorosa obligacion de decir cuál era la posicion del gobierno español en sus rela-

(1) Batalla que abrió las puertas de Lóndres á Guillermo el Conquistador cuando desde las playas de Francia desembarcó con sus legiones de normandos en Inglaterra.

(2) Ser ó no ser.

ciones con la Francia; la de una completa dependencia, y tendremos repetidas ocasiones de demostrarlo; mas oigamos lo que los historiadores nos narran de aquella época, y entre estos el cronista del consulado y del imperio.

«La España, dice Mr. Thiers, sometida á la influencia caprichosa del príncipe de la Paz, fluctuaba miserablemente en direcciones opuestas; á veces se inclinaba hácia la Francia con el fin de conseguir un establecimiento en Italia, y en otras se adhería á la Inglaterra por sustraerse á los esfuerzos que le imponía un aliado atrevido é incansable, y en estas alternativas perdió la isla de la Trinidad; un indigno gobierno hacia traición á la causa de España (1).»

Que semejante fallo sobre el gobierno que en esos términos se condena, saliera de una pluma española, harto justificado estaria quien así escribiera, mas que así se espresase el panegirista del gobierno que tan mal parado en honra y en decoro traía al de España, es cosa que sorprende. Zaherir desapiadadamente al que tuvo la mala suerte de mirar tan poco por los grandes intereses que manejaba, cuando, por último, ha sido victima de sus propios desaciertos y de su avasallamiento á la

(1) Thiers, tomo IV, libro XVII, pág. 386.

Francia, no es solo falta de generosidad, lo es de justicia relativa y de lógica absoluta; pues si el gobierno de España de entonces fue causa de muchos males, ¿quién sino el de Francia le impuso esa fatal mision latamente cumplida? Mas protestamos en alta voz contra las palabras de Mr. Thiers en cuanto á la nacion: esta no fluctuaba; tascaba el freno al contemplar las torpezas de su gobierno, y el dia que pudo acabar con tan odiosa tutela que le imponian de consuno ese gobierno y un aliado atrevido é incansable, el pueblo, que muy de antemano conocia que los dos aliados hacian traicion á la causa de España, no dió pruebas de fluctuacion. Tardó un tanto en hacer justicia de uno y de otro, mas realizó heroicamente el dicho nuestro, que *no hay plazo que no se cumpla ni deuda que no se pague*.

Empeñado el primer cónsul en una guerra marítima, todo su afan fue comprometer en ella á España. El historiador frances ensalza, y de buena gana canonizaria, ese sistema. «El primer cónsul, dice, habia tomado una resolucion cuya justicia no es posible negar; la de obligar á todas las naciones marítimas á tomar parte en nuestra lucha contra la Inglaterra. «La Holanda y la España se pierden si somos vencidos, decia el primer cónsul (1).»

(1) Thiers, tomo V, pág. 383.

Vencidas fueron las legiones consulares é imperiales sin que la Holanda y la España se hayan perdido; por tanto, Mr. Thiers hubiera podido prescindir de revelarnos ese desmentido vaticinio.

Antes que Mr. Thiers nos hiciera conocer el pensamiento del primer cónsul, por preciosa que sea la revelacion, los tratados bastaban en su testo para poner de manifiesto el sello de prepotencia que la imprimia el hombre extraordinario á quien toda moderacion era antipática. El tratado de San Ildefonso y los que le siguieron llevaban sin rebozo la palabra de *impuestas* obligaciones en la letra, y mas en su espíritu.

Rota la tregua de Amiens, los auxilios materiales de hombres, caballos y armas estipulados en 1796 se convirtieron por un nuevo convenio en subsidios de dinero, y el incauto gobierno español supuso que, merced á este cambio en la forma, podria eludir los compromisos de un rompimiento con la Inglaterra; creyó que podria esta admitir como real y verdadera una neutralidad que, consentida por la Francia al precio de doscientos ochenta y ocho millones de reales anuales, daba á esta el medio mas eficaz de hacer la guerra á su rival.

Muy obcecado andaria el ministro de Carlos IV si esto creyó; mas no fue tanta su inocencia que se le ocultara la verdad entera. y desde luego se negó con estudiada

malicia y terco empeño á dar á la Inglaterra conocimiento del convenio de subsidios, por mas que esta se aferrase en pedir esta comunicacion: una negativa poco conforme á los usos establecidos, que nada pudo vencer, absuelve aquel gobierno de la tacha de inocencia, quedándole la de torpeza y de falta de confianza en la noble España para resistir las demasías del gobierno frances y del inglés.

Ni la ilusion puede invocar en descargo de su política: tenia á la vista un ejemplo práctico de que le seria imposible conservar la neutralidad en las condiciones que le imponia el tratado de San Ildefonso; y lejos de atenerse á estas estipulaciones, ya de sumo compromiso, y de atenuar su rigor, lo agravó con el tratado de subsidios.

Hemos visto que Napoleon identificaba la Holanda y la España en todos sus planes: estas dos naciones debian pagar una buena parte de los gastos de la guerra; una y otra eran perdidas si sucumbia el emperador (1) decia este.

Declarada de nuevo la guerra, la Inglaterra no quiso admitir la neutralidad de la Holanda, supeditada por la Francia, y tras de largas negociaciones sobre este

(1) Véase la pág. 88.

punto entre el gobierno bátavo y el gabinete inglés, este mandó á su ministro en el Haya que hiciese al gobierno bátavo la siguiente declaracion :

«R. Liston tiene la honra de presentar sus respetos al Sr. Van-Der-Goes, secretario de Estado.

»Conforme á las órdenes de mi corte, me atrevo á suplicar á V. tenga á bien hacer presente al gobierno bátavo las consideraciones siguientes :

»El rey está animado del mas vivo deseo de poder evitar que la nueva guerra marítima que ha estallado se estienda á los paises que han tenido compromisos con la Francia, y que sus calamidades alcancen á naciones que ninguna parte han tenido en los acontecimientos que la han provocado.

»S. M., con todo, no puede observar con la república bátava la conducta que le inspirarian esos sentimientos, á menos que el gobierno frances no quiera adoptar igual sistema.

»Si la Francia quiere consentir en retirar sus tropas del territorio de la república ; si quiere relevar al gobierno bátavo de toda obligacion de suministrarle *toda auxilio*, sea en tierra, sea por mar ; si quiere, en una palabra, permitir que la república observe una sincera y perfecta neutralidad durante la guerra, S. M. se com-

prometerá por su parte á guardar con escrupulosa exactitud una igual neutralidad, y en ese caso los buques que puedan hallarse detenidos serán al momento puestos en libertad.

»Mas si, por desgracia, el primer cónsul persistiese en ocupar el territorio bátavo y convertir *los recursos del pais en medios de hostilizar* y de atacar la Gran Bretaña, se veria en la obligacion, por lo que debe á la seguridad de sus estados y á los mas apremiantes intereses de su reino, de echar mano de los medios que la Providencia ha puesto á su disposicion para precaverse contra los designios de sus enemigos. Por lo demas, seria con el sentimiento del mas profundo dolor que el rey veria al gobierno bátavo dejarse arrastrar á una guerra que debe ser tan poco conforme á sus inclinaciones como á las de S. M. mismo.

»La Haya 24 de mayo de 1805.»

La desgraciada república bátava no podia sustraerse al predominio de la fuerza: ocupado su territorio por las tropas francesas, tuvo mal de su grado que suministrar auxilio al invasor, y hubo de sufrir el rigor de su suerte. Los buques apresados de antemano quedaron en poder de los ingleses, y la guerra le fue declarada. El rey anunció esta resolucion en el siguiente mensaje á

la Cámara de los Comunes, presentado en 17 de junio de 1803:

«S. M. tiene á bien informar á la Cámara de los Comunes que deseoso de evitar que las calamidades de la guerra se estendiesen á la república bátava, comunicó al gobierno de esta que estaba dispuesto á respetar la neutralidad con tal que el gobierno frances manifestase iguales disposiciones, y que las tropas francesas evacuasen el territorio de la república bátava. No habiendo admitido esta proposicion el gobierno frances, y habiendo, por el contrario, tomado este últimamente medidas que violan la independenciam de la república bátava, S. M. ha juzgado conveniente mandar á su ministro en el Haya que salga de aquella capital, y dado despues órdenes para que se publiquen letras de marear y represalias generales contra la república bátava y sus súbditos.

»S. M. ha manifestado en todos tiempos el mas vivo interes por la prosperidad é independenciam de las Provincias-Unidas, y así recurre á estas medidas con el mas doloroso sentimiento; pero la conducta del gobierno frances no le ha dejado alternativa, y por lo tanto no hace en adoptarlas sino lo que debe á su dignidad y á la seguridad de los intereses esenciales de sus dominios.»

Las dos Cámaras dieron á S. M. gracias por este mensaje, que ofrecia una prueba mas de su incesante desvelo en mirar por la seguridad y principales intereses del pueblo.

Con este ejemplo, que precedió de cuatro meses al tratado de subsidios, mal pudo el gobierno español lisonjearse al firmarlo que podria conservar una neutralidad incompatible con la entrega de un subsidio inmenso de guerra á la Francia, y es de notar que su posicion era aun mucho mejor que la de la Holanda para evitar un compromiso, pues al fin no se hallaba materialmente bajo el dominio de la Francia; por tanto su adhesion debia aparecer á la Inglaterra un tanto mas voluntaria que la de la desventurada república bátava, que no tenia, ni fuerzas ni medios de evitar los compromisos que le imponia la Francia.

Estos actos públicos de un gobierno que sin ambages ni rodeos declara solemnemente en un caso idéntico que no reconocerá la neutralidad de una potencia cuyos recursos están á la disposicion del enemigo, eran avisos certeros que igual principio serviria de pauta al gobierno inglés respecto á toda potencia que se hallara en el caso de suministrar subsidios á la Francia. Que fuesen estos dados como el tributo estipulado de tratados anteriores, ó efecto de la coaccion violenta de ese ene-

migo, estas consideraciones no alteraban, para quien recibía el daño, el derecho inconcuso de la propia y legítima defensa, y esta era la posición de la Inglaterra.

Así fue que en cuanto el primer cónsul hizo *secretamente* al embajador, D. Nicolas de Azara (1), la proposición de convertir en subsidios de dinero las estipulaciones del tratado de 1796, la Inglaterra lo supo. Era á la sazón ministro de estado lord Hawkesbury; dirigió al momento sus quejas al ministro de España en Londres, D. José de Anduaga; este, al dar cuenta de esta conferencia, escribió á D. Pedro Ceballos en un despacho del 22 de setiembre de 1803: «No se puede contar con que el ministerio inglés respete nuestra neutralidad si se dan subsidios á la Francia, aunque estos sean limitados; no se puede esperar otra cosa.»

Con fecha posterior (30 del mismo mes) dice: «Aunque el modo terminante con que milord Hawkesbury se me esplicó el día 22 no me dejó la menor duda del ánimo decidido en que se hallaba el ministerio británico de no respetar nuestra neutralidad si nos determinábamos á dar á la Francia los subsidios estipulados, me pareció oportuno abocarme con el primer ministro, mis-

(1) Thiers, libro XVII, pág. 387, tomo IV.

ter Addington, en una conferencia privada, y la he tenido, en efecto, el dia 25 en su casa de campo.

»El resúmen de esta conferencia fue confirmar el primer ministro cuanto habia dicho lord Hawkesbury, añadiendo que «no reconocer la neutralidad era ya una cosa tan decidida, que no podia ni siquiera admitirla á discusion.»

Estos prudentes avisos del agente español fueron desoidos, bien que repetidos en despachos posteriores, y el fatal convenio se firmó el 19 de octubre siguiente. No tardó la Inglaterra en conocer su existencia, y sus quejas fueron amargas é incesantes. Ante todo exigia que se le comunicase el tratado para apreciar la importancia del subsidio, á lo que se negó siempre el gobierno español, llegando á querer eludir la cuestion de un modo en verdad poco decoroso. Dijo entre otras cosas *que para ello habia una razon puramente doméstica y privada entre los dos aliados* (1).

El gabinete inglés no se componia de hombres bisoños que se pagasen de semejantes puerilidades, y cansado el ministro de estado de tales efugios, precisó la cuestion en términos que nada dejaban á la ambigüedad.

(1) Despacho del Sr. D. José Anduaga del 17 de abril de 1804, rehiriéndose á otro del ministro de estado, D. Pedro Ceballos.

Decia este ministro al Sr. D. José de Anduaga en una conferencia del 11 de junio de 1804: «Ocasiones hay en que se considera al auxiliar del enemigo como si fuese el enemigo mismo; esto depende de las circunstancias. Las de España son de hallarse ligada con la Francia por un tratado para darle socorros ilimitados, ya sean permanentes, ya sean eventuales; estos pueden ocasionar mucho daño á la Inglaterra en la guerra presente, pues la Francia ha de hacer un uso muy útil é importante para ella del dinero de su aliado (1).»

Toda la correspondencia de aquella época del ministro de España en Lóndres gira esclusivamente sobre estas quejas y avisos del gabinete inglés contra una neutralidad inadmisible, porque de hecho constituia á España en un apéndice de la Francia en la guerra que esta sostenia contra la Gran-Bretaña: insistia esta para conocer la importancia del subsidio que recibia Francia de España; negábase esta á revelarlo, como quien sabia muy bien que la suma pactada, por ser de mucha consideracion, seria un motivo mas para que la Inglaterra no reconociese la singular neutralidad que se defendia.

Al propio tiempo que en Lóndres hacia el gobierno inglés al ministro de España las protestas mas positivas,

(1) Despacho del Sr. Anduaga de 24 de junio de 1804.

contra el tratado de subsidios, insistiendo siempre para que se le diese conocimiento de aquellas estipulaciones, sin conseguirlo, el enviado británico en Madrid, Mr. Frere, no era menos apremiante. En 3 de junio de 1805 pasó una nota en la cual pedia que el gobierno español declarara qué latitud y qué sentido pensaba dar al tratado de San Ildefonso; este, en la opinion del ministro inglés, identificaba de tal manera la España á la Francia, que el estado de guerra de esta potencia con otra constituia á España en estado de hostilidad contra un enemigo de la Francia.

Esto era al romperse de nuevo las hostilidades entre Francia é Inglaterra; así fue que el ministro español contestó en 9 de junio que «no conociendo el rompimiento mas que por los papeles públicos, nada podia resolver.» Replicó el dia 10 Mr. Frere que antes de todo habia presentado una cuestion preliminar, á la cual se podia contestar, para luego entrar en esplicaciones; mas el gobierno español no quiso admitirlas en ese terreno.

Pasaron así algunos meses, cangeándose notas de poca importancia, hasta que, tomando la negociacion un tono mas vivo, pasó el enviado inglés una nota el 13 de diciembre de 1805, en que formulaba de un modo positivo las intenciones de su gobierno en los términos siguientes:

«Cumpro con las órdenes que recibo de mi corte

presentando á V. E. de un modo auténtico las declaraciones que repetidas veces he tenido la honra de hacerle verbalmente y del modo mas positivo, mas terminante. Desde que han principiado las hostilidades, S. M. no ha dejado de mirar la conservacion de la buena armonía con la corte de España como un objeto principalísimo de su sistema político; ha ido mas allá, y no se ha negado á reconocer la pureza de las intenciones de S. M. C. y de sus buenos deseos; mas es evidente, y la corte de Madrid no puede desconocerlo, que los efectos de esta buena voluntad é intenciones se han de conocer por los esfuerzos que ha de hacer por su parte, primero, para observar un sistema de neutralidad absoluta, y en seguida para que lo respeten las demas potencias beligerantes.

»En cuanto al primer punto, S. M. aprecia debidamente las dificultades de la situacion en que se encuentra la España por efecto de sus antiguas relaciones con la Francia, y por la índole y conducta habitual de esta potencia y de su jefe: estas consideraciones le han movido á tener en ciertos limites contemplaciones que han llegado hasta cerrar los ojos sobre sacrificios pecuniarios que no fueran de una magnitud que llamara la atencion por sus resultados políticos; mas tengo órdenes terminantes de declarar á V. E. que la entrega de cantidades pecuniarias tales como las estipula el convenio recien-

temente firmado con la Francia, puede ser considerada como un subsidio de guerra, subsidio el mas eficaz y el mas adecuado á las necesidades y á la situacion del enemigo, y por tanto el mas perjudicial á los intereses de los súbditos de S. M., como el mas peligroso para sus Estados; en una palabra, escediendo en todos sentidos el mal que pudiera recibir de cualquiera otro medio de agresion.

»En cuanto al segundo punto, declaro á V. E. que el paso de tropas francesas por el territorio español seria mirado como una violacion de la neutralidad.»

Contestó D. Pedro Ceballos á esta nota con fecha del 16; ¿mas qué podia oponer á los argumentos de una lógica rigurosa? Interpretaciones vagas, manifestaciones de buena fe y deseos de conservar la paz; sofismas, tal como suponer compatible la neutralidad y ser auxiliar de una de las partes beligerantes contra otra; efugios inútiles de una sincera buena voluntad que, falta de energía, dejaba al gobierno español en una posicion inextricable entre dos rivales que se disputaban la cooperacion ó la neutralidad de España. El fatal tratado de San Ildefonso pesaba con su carga abrumadora sobre los incautos ministros que lo firmaron, agravándolo con el tratado de subsidios, que á nada remediaba, y quitaba á España hasta la gloria de pelear. Bien se echa de ver en esas contestacio-

nes del ministro Ceballos los destellos de un buen español que conocia el mal terreno que pisaba , y que hubiera tal vez hecho hasta el sacrificio de su vida por salvar su patria de los males que preveia ; mas faltaba arrojo y vigor , y la debilidad en los gobiernos es la muerte.

No tuvo el ministro inglés, Mr. Frere, grandes esfuerzos que hacer para contestar los débiles argumentos del ministro español. «Se trata de saber, decia en 26 de diciembre de 1803, si una potencia puede adquirir el derecho de atacar á otra, y al mismo tiempo imponer á esta la obligacion de abstenerse de todas represalias; mas se dice : «hay que conformarse á los tratados existentes;» pero esos tratados han sido hechos sin conocimiento de la Inglaterra , contra su voluntad , y hasta en odio de su poderío: un individuo que, libre ayer, se engancha hoy como voluntario, recibe mañana la orden de marchar para atacar una plaza ; es muy justo que su honor y su deber le manden que cumpla sus obligaciones ; mas desacertado anduviera si imaginara que estas obligaciones debieran ser respetadas por el atacado, y que pudieran servirle de garantías contra una repulsa vigorosa : si le sucede una desgracia, deberá considerarla como una consecuencia del empeño que ha contraído.

»La corte de Inglaterra declara por mi boca del modo

mas solemne que considera como mas perjudicial la entrega de subsidios que la del contingente de tropas y navíos: lamentando la existencia de esos tratados, no pondrá en duda la buena voluntad de S. M. C., acusará solamente la fatalidad de los tiempos, y sentirá las consecuencias de un funesto compromiso que une una potencia amiga á su enemiga natural. »

En 2 de enero de 1804 presentó el ministro inglés una nota con quejas relativas á armamentos que suponía aprestados para sostener el sistema de subsidios, viendo en esto una amenaza.

Aquí el ministro español, que estaba en buen terreno, el de la verdad, repelió brillantemente esas quejas infundadas, porque lo eran, y contestó con teson á la acusacion gratuita de querer hacer amenazas por vias indirectas. Su contestacion es del 13.

En 24 de enero Mr. Frere volvió á nuevas declaraciones, diciendo que la Inglaterra veia en la conducta de la corte de España un justo motivo de guerra. «La Inglaterra, escribia en su nota, no hace reconvencion alguna, lamenta lo que existe; ninguna satisfaccion pide, se limita á hacer una sola declaracion de los perjuicios que sufre; y si llegase á verse en la necesidad de romper las hostilidades, no necesitaria mas declaracion que la que ya tiene hecha. Con todo, se indica en esta declaracion, como

V. E. no puede desconocer que S. M. ninguna disposicion tiene á precipitar esta crisis, á la cual desgraciadamente parece que nos vamos acercando á pasos apresurados; mas no parece justo que la España se aproveche de las buenas disposiciones de la Inglaterra para hacerla una doble guerra; la primera, la mas perjudicial de todas, suministrando subsidios pecuniarios á su enemigo, y la segunda, admitiendo al enemigo en sus puertos, y permitiendo la venta de las presas hechas por los corsarios franceses, fomentando así el armamento de estos, y en fin, concediéndole en todas ocasiones una preferencia decidida. Otra condicion no menos equitativa es la suspension de todo armamento en los puertos del reino. Por lo demas, los preparativos de la Inglaterra están hechos hace tiempo; la península se halla circundada por escuadras británicas, y sus comandantes no esperan mas que la órden de ponerse en movimiento.»

Concluia su nota con esta declaracion: «Debo prevenir á V. E. que al indicar estas condiciones comunico á V. E. la última resolucion de mi gobierno, con la seguridad de que una contestacion negativa ó poco satisfactoria tendrá las consecuencias inmediatas que por tanto tiempo me he esmerado en evitar.»

En 27 del mismo mes contestó D. Pedro Ceballos á esta nota con dignidad y fuerza sobre los puntos de ar-

mamentos y de corsarios. Respecto al primero, porque no habia tales armamentos; respecto al segundo, dando las órdenes mas terminantes para que cesasen en los puertos de España las ventas de presas hechas por corsarios franceses; mas quedaba en pie la fatal cuestion de subsidios, que tenia al gobierno español en una angustia perpetua, porque no se disimulaba, por mas que lo ocultaba, lo resbaladizo de su posicion, y por mas talento que se emplease en la defensa de esta, no habia esperanza de hacer ilusion sobre el mal que recibia á un gobierno tan asombradizo como el de Inglaterra, amenazada esta en su existencia por los aprestos de desembarco.

Mas suspicaz el ministro inglés en Madrid de lo que era justo, y aun un tanto atropellado, en 18 de febrero del año de 1804 pasó una nota recapitulando las anteriores. En ella, como en forma de *ultimatum*, puso las dos condiciones siguientes: «Cesacion de todo armamento, órdenes para que cesase la venta en los puertos españoles de las presas hechas por los franceses.» Y concluia diciendo: «Debo mirar todo objeto de negociacion como apurado, y no pensar mas que en retirarme á dar á mis superiores cuenta de mi mision.»

Desembarazado esta vez D. Pedro Ceballos de la terrible cuestion de subsidios, no tocada por el ministro inglés, por olvido ó por cansancio, contestó en 22 de

marzo con brioso lenguaje, repitiendo que no había armamento que mandar cesar, y que las órdenes para que no se admitiesen en los puertos españoles las presas de corsarios franceses habían sido dadas con todo esmero, bien que en esto recibiese España un perjuicio; dejaba al ministro inglés la responsabilidad de una retirada precipitada, que nada por parte del gobierno español autorizaba, defendiéndose este con dignidad y pausa de las inculpaciones que le hacía el gabinete inglés cuando no se escedía de lo que los tratados le imponían.

Acertado y diestro estuvo el ministro español, menos en querer considerar la prohibición de venta de presas en los puertos españoles como un sacrificio. Cuando esto decía, D. Pedro Ceballos no tenía sin duda presente que uno de los agravios articulados en el manifiesto de declaración de guerra contra Portugal, había sido precisamente esa misma circunstancia, expresada en los términos siguientes: «El Portugal ha causado enormes daños á mis vasallos, interceptando su comercio y haciendo uso de las presas para el socorro y auxilio de la Inglaterra, que contra mis dominios dirige sus fuerzas. En tal estado, considero que la tolerancia de mi parte sería un mal... la guerra es el término de las dudas (1).»

(1) Preámbulo del tratado de alianza para la invasión de Portugal, del 29 de enero de 1804

La moral primero, la lógica en seguida condenan esos sistemas elásticos á doble faz, que, segun conviene á los que los practican, sirven á defender un derecho ó á atacar ese mismo derecho. La justicia no tiene dos pesos y dos medidas, ni el buen sentido tampoco.

Por lo demas, su contestacion le honra. Con mucha autoridad reconvinó al ministro inglés su intempestiva amenaza de retirarse, y los sucesos posteriores vinieron á darle cumplidamente la razon, pues el enviado inglés, Frere, no tuvo órdenes de su gobierno para retirarse sino muchos meses despues, en noviembre, cuando el atentado del 5 de octubre de 1804 hubo provocado la guerra.

No era Mr. Frere el único encargado de gestionar en nombre del gobierno inglés; con igual empeño en 19 de julio y 11 de agosto el almirante Crochrane dirigia al capitan general de Galicia quejas sobre el supuesto paso de tropas francesas disimuladas que, decia, venian á reforzar la escuadra del Ferrol, y esto en tono de altivez chocante.

En 13 de agosto, aquel capitan general, D. Francisco Taranco, contestó negando el hecho; diciendo que no era asunto que le *correspondia discurrir*; que *los capitanes generales no recibian órdenes mas que del rey*, y que para cerciorarse de lo que esponia podia dirigirse á su

ministro en Madrid. Así lo hizo Cochrane; y Mr. Frere, apoyado en las seguridades que le daba el almirante, pasó dos notas en 20 y 27 de agosto sobre este nuevo motivo de queja. Así se iban agriando los ánimos por indiscreciones de unos y natural susceptibilidad de otros.

Cuando los individuos, y mas los gobiernos, están mal avenidos, todo la abulta la pasión, y las cosas mas sencillas toman proporciones colosales vistas al traves del prisma del resentimiento. Tal era el estado de España y de Inglaterra en las relaciones internacionales de los dos gobiernos; estado violento, manantial de sospechas, de disgustos, de recriminaciones recíprocas que debía acabar estrepitosamente, como todas las situaciones falsas, y el desenlace debía ser la guerra marítima.

El incidente que dió fuego á la mina fue asaz pueril por parte de la Inglaterra, y la resolución que tomó de acudir á las armas se manifestó con un desafío cuya gravedad nadie puede legitimar ni atenuar.

Hubo á mediados de 1804 un movimiento sedicioso en Vizcaya, efecto de los perjuicios que pretendían sufrir los vecinos de Bilbao del nuevo puerto de la Paz que se abrió en Avando (1). El gobierno, para sofocar ese

(1) Memorias del príncipe de la Paz, tom. IV, cap. XVIII, pág. 15.

motin, mandó en 22 de agosto de 1804 que se alistasen los buques de guerra surtos en el Ferrol para llevar tropas á Bilbao.

Dada la orden de armar, nada se dijo á la legacion inglesa residente en Madrid (1). El capitan general del departamento del Ferrol, D. Félix de Tejada, cumpliendo con las órdenes del gobierno, procedió al armamento de los tres navíos, *Neptuno*, *Monarca* y *San Agustín*. Al saber estos aprestos, la legacion inglesa en Madrid protestó del modo mas violento contra esta infraccion de lo pactado, y el almirante Cochrane, que mandaba las fuerzas navales inglesas en las costas de Galicia, se dirigió al capitan general de aquel reino, D. Francisco Taranco, pidiéndole esplicaciones sobre el armamento que se hacia en el Ferrol. Contestó con la mayor lisura el general Taranco, que el objeto de ese armamento era llevar á Bilbao tropas destinadas á sus órdenes para sofocar allí un movimiento sedicioso que habia estallado. Poco satisfecho Cochrane con estas aclaraciones, protestó contra el armamento, y notando que al tiempo que los navíos españoles envergaban, los navíos franceses *Héros* y *Argonaute*, y la fragata *Guerrière* hacian lo mismo, receloso que los buques franceses surtos en el puerto se aprove-

(1) Así lo reconoce el ministro español en Londres, Anduaga, en su despacho de 26 de setiembre de 1804.

chasen de la marcha de los nuestros para salir del Ferrol, sobre prepararse á atajar el paso, avisó al apostadero inglés al frente de Brest para que le reforzasen (1).

Mr. Frere no se descuidó tampoco ; y mal informado por el sobradamente celoso Cochrane , en 27 de setiembre pasó una nota quejándose de los armamentos del Ferrol , considerándolos como una agresion hostil por parte de España contra lo convenido , y como un reto á la Inglaterra.

En 3 de octubre contestó D. Pedro Ceballos diciendo que el gobierno de S. M. jamás habia pensado en faltar á los pactos celebrados con S. M. B., y repelió de nuevo , como ofensivas á la reputacion del gobierno español, las reconvenciones infundadas de armamentos contra la Gran Bretaña, cuando se habia mandado cesar aquellos cuyo objeto se habia tantas veces declarado ser de pura conveniencia de administracion interior.

Asustado el gobierno con las protestas de la legacion inglesa y con las noticias que de Galicia recibia , habia mandado en 14 de setiembre que cesase el armamento, que volviesen los buques á la dársena , y que las tropas marchasen á Bilbao por tierra.

(1) Despacho del 14 de setiembre de 1804, del capitan general, D. Félix Tejada.

Esta orden fue comunicada al almirante inglés; este pasó otro oficio preguntando qué se entendía por desarmamento de los buques; que en cuanto á él, para que considerase los buques desarmados, era preciso: 1.º, que se desmontase la artillería; 2.º, se desembarcasen las provisiones; 3.º, se almacenasen las jarcias, y 4.º, se desembarcasen las tripulaciones (1). A estas altaneras pretensiones contestó D. Félix de Tejada que los buques quedarían en el estado que se hallaban antes de su habilitación para su salida al punto y para el objeto ya dicho, origen de tantos recelos (2). Poco satisfecho, sin duda, de esta explicación y de cuantas mas se dieron, en 27 de setiembre Cochrane pasó un oficio al capitán general de Galicia participándole que tenía órdenes de su gobierno para no dejar salir ni entrar en el Ferrol buques armados españoles, oficio que el capitán general comunicó al del departamento.

Creemos haber cumplido á fuer de leales españoles é historiadores imparciales presentando el pro y el contra de las cuestiones que se agitaban sobre la de neutralidad entre los dos gobiernos de Lóndres y de Madrid, y entre sus respectivos representantes. Otras muchas notas fue-

(1) Carta del almirante Cochrane del 26 de setiembre de 1804.

(2) Oficio del capitán general del 27 de setiembre.

ron las que mediaron; mas como no eran mas que una repeticion de los mismos argumentos de una parte y otra, hemos dado la sustancia de todas en lo que va referido. Estas aclaraciones, que derraman mucha luz sobre los acontecimientos posteriores, esplican el apresamiento de las cuatro fragatas, que se efectuó al poco tiempo de haber mediado las comunicaciones que hemos citado, nacidas del muy inocente armamento del Ferrol. Mas de estas gestiones se desprende que existian en el gabinete inglés, escitado por sus agentes, graves sospechas de una parcialidad hostil, voluntaria ó impuesta, de parte de la corte de Madrid hácia la Inglaterra, y que resentida de esto, y por los auxilios de dinero que recibia la Francia del gobierno español, no buscaba mas que un pretesto para un rompimiento formal, resentimiento que manifestaba en estos términos el ministro Pitt á D. José de Anduaga en una conferencia con este ministro de España: «La seguridad de Inglaterra peligra si España suministra á Francia sumas exorbitantes, lo que en cierto modo es peor que suministrar navíos, pues estos los podemos atacar, mientras que siendo secretos los subsidios, no podemos, ni cortarlos ni disminuirlos (1).»

(1) Despacho del 10 de diciembre de 1804 de D. José de Anduaga.

A esta justa y racional apreciacion de una situacion normal hecha por el mas célebre ministro que ha tenido la Inglaterra, añadiremos la que hace el autor frances que principalmente combatimos, como el que mas parcial y de peor índole se ha manifestado hablando de España. Hé aquí cómo se espresa Mr. Thiers al referir el apresamiento de las cuatro fragatas, y hallaremos que, calificando este suceso de acto de piratería, nadie mas que él le ha dado un sentido lógico, una explicacion natural, hasta casi legitimarlo, pues nadie nos ha dicho mejor á qué grado, en su opinion, abusaba el gobierno español de la palabra *neutralidad*, cometiendo contra el de la Gran Bretaña los actos de la mas positiva y calificada hostilidad: no será esta contradiccion la sola cosa notable que tendremos que señalar en la narracion de Mr. Thiers.

«Un acóntecimiento muy grave tuvo lugar que modificó la situacion de las potencias beligerantes: la Inglaterra habia de un modo imprevisto y muy injusto declarado la guerra á España. Ya hacia tiempo que la Inglaterra conocia que la neutralidad de la España, sin ser muy amistosa hácia la Francia, era, con todo, muy útil á esta en diferentes conceptos. Nuestra escuadra surta en el Ferrol atendia á su habilitacion mientras llegaba el momento que pudiera ser desbloqueada; el

navío *Aigle* hacia otro tanto en Cádiz; nuestros corsarios entraban en los puertos de España para vender las presas que hacian. El gobierno inglés anunció, pues, á la corte de Madrid que consideraba como una *violacion de la neutralidad* lo que estaba pasando en los puertos de la península, y habia *amenazado con la guerra* si nuestros navíos continuaban armándose en los puertos españoles, y si nuestros corsarios seguian gozando en ellos de un asilo y de un mercado (1).»

Esta confesion del historiador frances es una prueba mas que la Inglaterra no admitia una neutralidad sin cesar infringida del modo mas grave. El gobierno español sabia, pues, que semejantes infracciones constituian un *casus belli*, y que por tal se tendria el sistema que se seguia; pues favorecer, no solo las escuadras francesas, sino hasta los corsarios, era la guerra so capa de neutralidad.

A presencia de estos hechos, ¿quién podrá estrañar que la Inglaterra mirase con ceño la conducta del gobierno español, y mas cuando los agentes franceses en Madrid se jactaban en su correspondencia oficial con su gobierno que *arreaban al principe de la Paz con una vara*

(1) Thiers, tom. V, lib. XXI, pág. 292.

en la mano? Recordando aquellos tiempos, un distinguido oficial de la marina francesa, Mr. Jurien de la Gravière, dice: «Todo se doblegaba ante la voluntad imperial, y Godoy menos que cualquiera otro estaba en el caso de resistirse á este influjo; mas al tiempo que se usaba sin mesura de su docilidad, se perdía de vista que á espaldas del favorito habia un pueblo brioso y pundonoroso, que mas se condolia de estas humillaciones que lo hubiese hecho de una derrota (1).»

Los datos oficiales que hemos presentado de las continuas reclamaciones, quejas y advertencias hechas por el gabinete inglés contra la mentirosa neutralidad que pretendia observar el de Madrid, la declaracion terminante de Cochrane al capitán general de Galicia, comunicándole las órdenes que tenia de su gobierno, no pudieron dejar duda al gabinete español que iguales órdenes tendrian los demas comandantes de los cruceros, y esas mismas tenia el comodoro Moore, que

(1) Carta del embajador frances, Beurnonville, al ministro de marina, Décrés: *Le prince de la Paix, que notre ambassadeur se vantait de faire marcher une gaule à la main.* Estudios sobre la última guerra marítima. *Revista de los dos mundos*, 13 de enero de 1847.

cruzaba al frente de Cádiz, cuando en 5 de octubre aparecieron en aquellas aguas las cuatro fragatas, *Medea*, *Clara*, *Mercedes* y *Fama*, al mando del jefe de escuadra, D. José de Bustamante y Guerra, procedentes de Lima, Buenos-Aires, y por última escala de Montevideo. Navegaban, es muy cierto, en la inteligencia de la paz existente entre España é Inglaterra, paz mas aparente que efectiva, pues el gobierno de Madrid, mas bien compelido por el dominio de la Francia que por su propio instinto y libre voluntad, habia contraido compromisos que hacian la guerra inevitable. Sabia ó debia saber que este estado no podia durar; mas, incauto é imprevisor, ninguna resolucion enérgica supo tomar para evitar los sucesos que le sorprendieron en su culpable inaccion; esta se estendió hasta no tomar precauciones para el transporte de los caudales que venian de América, dando oportunos avisos á aquellos parajes.

De todas las investigaciones históricas y oficiales que hemos hecho, y cuyos resultados publicamos, aparece como indudable que los partes exagerados que dió el almirante Cochrane de pretendidos armamentos, fueron la causa determinante que provocó las órdenes de apresamiento que salieron del almirantazgo inglés. Iguales *medidas de precaucion* habia tomado la Inglaterra con los buques holandeses en cuanto estalló la guerra en Francia, como

lo prueba la nota del ministro inglés en el Haya (1). Este ejemplo de tropelías preventivas hubiera debido hacer mas cauto al gobierno español al ver el giro que llevaban sus negociaciones con el gabinete británico; olvidose de ese axioma que *hombre prevenido nunca fue vencido*. Los ingleses llevaron al contrario su prevision hasta dar en tierra con el derecho sagrado de gentes y el respeto á las formas establecidas entre naciones civilizadas para toda declaracion de guerra, y vencieron.

Apuntaremos como de paso una prueba mas de la ligereza con que escribe Mr. Thiers. Se trata de un hecho material. Al hablar del apresamiento de las cuatro fragatas, al márgen dice: «Apresamiento de *galeones españoles cargados de pesos duros de Méjico.*» En el cuerpo del libro dice: «Cuatro fragatas, que traian doce millones de duros (sesenta millones de francos), venian de Méjico hácia las costas de España, cuando fueron apresadas por un crucero inglés (2).

Para Mr. Thiers, galeones y fragatas de guerra de 44 cañones es una misma cosa. Esos galeones ó fragatas los hace venir de Méjico, y venian de Lima, Buenos-Aires y Montevideo. Los da un cargamento de

(1) Véase la página 108.

(2) Thiers, tom. V, lib. XXI, pág. 293.

doce millones de duros, y no traian mas que cuatro millones setecientos treinta y seis mil ciento cincuenta y tres y algunas mercancías (1).

CAUDALES PARA EL GOBIERNO.

Pesos fuertes.

En plata.	1.507,654
-------------------	-----------

PARA PARTICULARES Y SOLDADAS.

En oro.	1.269,669	} 3.428,519
En plata.	2.158,850	

TOTAL.	4.736,153
----------------	-----------

MERCANCIAS.

Cueros de lobo.	26,925
-------------------------	--------

Pipas de grasa de id.	40
-------------------------------	----

Sacas de lana de vicuña.	75
----------------------------------	----

(1) Véase en el Apéndice núm. 11 el estado oficial de los pormenores de los caudales y mercancías que traian cada una de las cuatro fragatas.

Cajones y sacas de cascarilla.	60
Barras de estaño.	4,752
Galápagos de cobre.	1,735
Tablones de madera.	28
Cajones y zurroneos de ratania.	32

Así se escribe la historia.

No podemos pintar mas al vivo el terrible acontecimiento que costó tantas vidas preciosas y causó una pérdida de suma consideracion á particulares, víctimas inocentes de los dislates del gobierno, y al tesoro, ya bien apurado, del Estado, que dando íntegros los partes del valiente comandante de la division, el jefe de escuadra D. José de Bustamante y Guerra, el del bizarro comandante de la *Fama*, D. Miguel de Zapiain, y copia del fallo que recayó sobre el comportamiento de aquellos pundonorosos y desgraciados oficiales.

Hélos aquí :

«Excmo. Sr.: En virtud de las reales órdenes de 31 de julio y 8 de febrero últimos, me hice cargo de una division de cuatro fragatas, *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*, en que debian conducirse los caudales y frutos de Lima y Buenos-Aires á los puertos de España; y

efectivamente, luego que estuvieron prontas y se recibieron los registros correspondientes, con aviso del virey interino de aquella capital, que llegó á mis manos en la noche del 4 de agosto, remitiéndome los últimos pliegos de oficio, y diciéndome quedaba espedito para poder dar la vela, lo verifiqué la mañana del 9 al primer buen tiempo y viento fresco de N. O.

»Nuestra navegacion ha sido bastante feliz: solo experimentamos en esta fragata *Medea* ciertas calenturas epidémicas, dimanadas tal vez del calor y humedades de los chubascos de la línea, que cortamos á los veinte y un dias, de las cuales, aunque no peligró á la verdad ningun individuo, de cuarenta, á lo menos, que las padecieron, los dejaron, sin embargo, tan amarillos, débiles y postrados, que no convalecian sino despues de largo tiempo.

»Pero sea de esto lo que fuere, la mañana del 5 del corriente, hallándome ya á la vista del cabo de Santa María, y pensando entrar en Cádiz al dia siguiente, se descubrió sobre tierra otra division de cuatro fragatas inglesas, de crecido porte, que, haciendo por nosotros toda diligencia, las recibimos formados en línea de combate, mura á babor, en el orden que se han nombrado, con el zafarrancho hecho, cada uno en su lugar, y tomadas, finalmente, todas aquellas medidas y precauciones que

dieta la prudencia en tales casos, aunque nunca creimos tratasen de otra cosa que de reconocernos, estando ciertos se continuaba la neutralidad entre las dos naciones, como nos habian asegurado varios buques extranjeros que habíamos reconocido al efecto, con especialidad un queche dinamarques aquella misma mañana, y otro sueco la tarde antes.

»La division inglesa, pues, se fue asimismo formando en línea de bolina, á barlovento, como iban llegando, barloándose cada fragata con una de las nuestras, largas las banderas é insignias de ambas divisiones, y en estos términos nos preguntó la principal, que era la de nuestro costado, por los puertos de nuestra salida y destino; y habiéndole respondido que de América para Cádiz, se quedó un poco atras, y tiró un cañonazo con bala, obligándonos de este modo á esperarla, y diciéndonos de seguida á la voz «enviaria su bote con un oficial.»

»No puedo, Sr. Excmo., esplicar á V. E. sin admiracion la novedad que causó á todos decirme este oficial cuando subió á bordo que «aunque no estaba declarada la guerra, y habian reconocido y dejado pasar libres varias embarcaciones españolas, tenia orden particular el comodoro de S. M. B. para detener la division de mi mando y conducirla á los puertos de la Gran Bretaña, aunque para ello hubiese de emplear las superiores fuer-

zas con que se hallaba, y no con otro objeto se le habian confiado tres semanas antes, entrando en un reñido combate.» Un compromiso de esta especie me hizo convocar mi oficialidad, y enterada del caso y de las reales órdenes con que me hallaba acerca de mi destino, que no podia variar, y de haber de defender con honor, en caso de ser atacado, las armas de S. M. (1), pensaron todos si por ventura se podrian tomar algunas treguas enviando un oficial nuestro á examinar el asunto, recelando no fuese una amenaza política, pareciendo imposible pudiesen llegar á poner en obra las vias de hecho, no estando la guerra declarada, como se daba por sentado.

»A esto, apurando el oficial inglés, salió al alcázar, hizo cierta seña con un pañuelo blanco á sus buques, y diciendo al intérprete que volveria por la respuesta ó decision del consejo de guerra, se retiró en su bote.

»Decididos nosotros entre tanto por el partido mas glorioso del combate, si no se hallaba otro recurso, se volvió cada uno á su puesto, se repitió la señal de prepararse á él, estrechando mas las distancias, y se aguardaron así las resultas. Estas fueron las de romper el fuego en el instante mismo de llegar á su bordo el oficial inglés.

(1) Estas órdenes y los informes que el prudente comandante tomaba en su derrota prueban que no se tenia una grandísima fe en la conservacion de la paz.

principiando la fragata del comodoro con otro cañonazo con bala, que sirvió á los otros de señal, siguiendo inmediatamente la del traves de la *Mercedes* con dos fuertes descargas de fusilería y artillería, y á esta las demas: respondiendo toda nuestra division con bastante igualdad y prontitud, se hizo en aquel momento el fuego general.

»Seria esto como á las nueve y cuarto; y á la media hora de un fuego bien sostenido por una y otra parte, un golpe de fortuna de aquellos que deciden de las victorias sin arbitrio entre los hombres, dió á nuestros adversarios la superioridad que en vano aguardaron hasta allí de sus mayores fuerzas, afligiéndonos á nosotros con un incidente de los mas desgraciados y tremendos, como fue el de volarse la *Mercedes*, que era la inmediata á nuestra popa.

»La fragata que la batia, aprovechando esta oportunidad, nos dobló sin perder instantes, y acabaron bien pronto entre las dos colocadas por nuestras aletas con todos nuestros recursos y medios de defensa.

»La *Fama*, cabeza de nuestra línea, previendo luego nuestra crítica situacion y sus inevitables consecuencias, fue forzando vela; y la *Medea*, metida entre los fuegos de dos fragatas mas poderosas de artillería de á 18 y 24, con carronadas de á 32 y 42, servidas con llaves y por una marinería escogida é inteligente que acababa de salir de

puerto, cuando, por el contrario, la española, la mayor parte de leva, grandemente abatida y llena de consternacion por el reciente fracaso de la *Mercedes*, cuyos despojos tenia á la vista, y su dilatada convalecencia, no pocos heridos y dos muertos, se retiraba y aun escondia, desamparando sus puestos y baterías; y por otra parte, la fragata, con todo su aparejo arruinado y sin gobierno, sus palos mayor y mesana atravesados, la verga seca en pedazos, faltos muchos brandales y obenques, la escota y estay mayor, la driza, braza y escotin de gavia y de juanete con gran porcion de cabullería, y finalmente, con todas las velas acribilladas é inútiles, pues los fuegos los habian dirigido exprefeso á desarbolar; á vista de todo esto, no es estraño, Sr. Excmo., me viese en la dura necesidad de haber de arriar la bandera, como lo dispuse de comun acuerdo de todos mis oficiales, seria como á las diez y media, sin dejar de tener presente enmedio de aquel conflicto que, agotados todos nuestros esfuerzos, ni se podia ni aun convenia diferir mas aquel acto, tanto porque la fragata del comodoro, que teníamos bien conocida, y era un navío rebajado que en otro tiempo habia batido y hecho varar á otro frances de 74 cañones, se nos acercaba y echaba encima con dañada intencion de decidir el cuento al abordaje, como el mismo comodoro me significó despues viniendo á visitarme, cuan-

to por no dejar llegasen las cosas á un tal extremo de temeridad, no estando declarada la guerra, como se nos aseguraba, y poner de este modo de peor condicion el derecho de S. M. á estas fragatas y fondos, puesto que solo irian *detenidas á los puertos de la Gran Bretaña*, y de ningun modo en calidad de presas, como se nos habia anunciado, siendo tambien la única diferencia y el solo punto que se habia cometido á la decision de las armas.

»Con efecto, Excmo Sr.: todo hasta ahora se ha verificado como se nos habia ofrecido. La *Clara*, que á nuestra retaguardia siguió batiéndose otro cuarto de hora, hasta que, cargada por las demas, bien descablada y con muchos muertos y heridos, fue obligada á rendirse, ha sido conducida, juntamente con la *Medea*, á este puerto de Plymouth, donde entramos ayer 19 del corriente, arboladas nuestras banderas é insignias, por dos fragatas inglesas, la *Indefatigable* y el *Amphion*, que las marinaron; y las otras dos, la *Libely* y la *Medusa*, tambien con artillería de á 18 y carronadas de á 32, siguieron dando caza á la *Fama*, que se batia vigorosamente en retirada hasta las tres de la tarde, que las perdimos de vista.

»Réstame solo decir á V. E. que uno de los primeros cuidados de todos, despues del combate, fue enviar los

botes á las ruinas y troncos que sobrenadaban de la infeliz *Mercedes*, y se lograron salvar hasta unos cincuenta hombres, entre ellos el segundo comandante y teniente de navío, D. Pedro Afau, que aun sigue gravemente enfermo.

«Debo asimismo esponer á la consideracion de V. E. como el capitan de navío, D. Diego de Alvear, que ha estado sobre veinte años empleado en la demarcacion de limites del Rio de la Plata, fue nombrado por mí, y ha venido conmigo, con el honroso encargo de mayor general y segundo jefe de mi division, en lugar del jefe de escuadra, D. Tomas Ugarte, que vino de Lima, y gravemente quedó enfermo en Montevideo, y en el terrible desastre de la *Mercedes* ha perdido el referido Alvear á su esposa con siete hijos y un sobrino, sin haber salvado de toda su numerosa y desgraciada familia mas que otro hijo, cadete de dragones de Buenos-Aires, que trasbordó por fortuna consigo á esta fragata el dia de su nombramiento, que fue el anterior á nuestra salida de Montevideo.

»Finalmente, el estado adjunto instruirá á V. E. por menor de los caudales y frutos que conducian las citadas cuatro fragatas que componian la division de mi cargo, así de cuenta de S. M. como de particulares, y de lo perteneciente á los sueldos vencidos y ahorrados en

América por la oficialidad, tropas de guarnicion y marinería de dotacion de dichos buques, registrado bajo el título de *caja de soldadas*, conforme á ordenanza.

»Por lo demas, Sr. Excmo., yo me hallo tan débil y enfermo, habiéndolo estado toda la navegacion, que no sé si habré dicho lo que debo, ni si podré firmar este papel. La notoria bondad de V. E. tendrá á bien dispensarme las faltas que hubiese cometido, protestando con toda sinceridad que, así en esta ocasion como en cuantas me han ocurrido en treinta y cuatro años que tengo la honra de servir á S. M., he procurado siempre proceder en todo con aquella actividad, celo y amor del real servicio que es propio de los hombres de honor.

»En este instante acabo de saber por una gaceta de Lóndres que la *Fama* habia sido tambien conducida, no menos desmantelada, y aun con mayor número de muertos y heridos, al puerto de Porstmouth, y asimismo se acaba de arbolar bandera de comunicacion y de una rigurosa cuarentena en estas fragatas, sin escluir las inglesas, que nos han conducido parte de nuestra oficialidad y marinería, á causa de la fiebre epidémica de que hablé arriba.

»Dios guarde á V. E. muchos años. Fragata *Medea* al ancla en el puerto de Plimouth á 20 de octubre de 1804. = Excmo. Sr. = José de Bustamante y Guerra. =

Exemo. Sr. bailío, Fr. D. Francisco Gil y Lemus.»

«Exemo. Sr. : Me es muy sensible el dar á V. E. la desagradable noticia del apresamiento de la fragata *Fama*, de mi mando, por las fragatas de guerra inglesas, la *Medusa* y el *Libely*. Este fatal evento añadiera, si fuera posible, al sentimiento interior que tengo de haber entregado á los enemigos de S. M. una embarcacion tan interesada, si no tuviera el consuelo de haberla defendido en cuanto me ha sido posible, y haber merecido la distincion con que he sido tratado por todos los oficiales ingleses, ya en la mar, ya en este puerto. Por el parte que incluyo aquí se enterará V. E. de todo lo acaecido el dia 5 de octubre, y solo me queda que informarle que la fragata *Fama*, acompañada de la *Libely*, llegó á este puerto el dia 16 del mismo octubre, y que la situacion de esta primera es tal, que varias veces los ingleses estuvieron á pique de sacar los caudales que conducia y abandonarla en la mar; en fin, que el haberla traído aquí ha dependido de la benignidad de los tiempos y de su grande actividad en reducir un agua de setenta pulgadas en hora á veinte en el mismo espacio.

»La situacion en que me hallo no me permite estenderme sobre el modo con que se han mirado los efectos

del rey; solo puedo decir á V. E. que el almirante inglés mandando la marina aquí me ha participado por oficio que la determinacion de S. M. B. era que desde luego se habian de echar en tierra los caudales pertenecientes al gobierno español, para ser conducidos á Lóndres, y desde allí entregados al banco de Inglaterra.

»Tengo dado parte al Excmo. Sr. D. José de Anduaga, ministro de S. M. en Lóndres, de las novedades particulares que me han ocurrido aquí, así como de las urgentes necesidades en que pronto nos hallaremos, si se prolonga mucho tiempo nuestra detencion en la Inglaterra, pues hasta el dinero de la *caja de soldadas* debe ser trasportado á Lóndres.

»Permitame V. E. suplicarle que, atendiendo al modo distinguido con que se ha portado en esta circunstancia y en otras no menos delicadas el teniente de navío de la Real Armada, D. Camilo de Valous, no puedo menos de recomendarlo á las bondades particulares del rey. El guardia-marina D. Mariano de Cañas, que salió contuso en la accion, es acreedor á las gracias con que se dignará atenderlo S. M. El primer cirujano, D. Antonio Perez Jimenez, ha dado en esta ocasion, como en otras muchas, pruebas de suficiencia en su carrera, atendiendo á los enfermos con el mayor esmero. Tambien debo suplicar á V. E. se digne favorecer á los

pilotines, D. Antonio Prego y D. Simon Costaramont. El teniente de fragata, D. Guillermo Bouchy, ha estado fuertemente herido, de cuyas resultas murió el día 4.º del mes de la fecha: en cuanto á los demás contusos, como todos se hallan restablecidos, creo inútil el mencionarlos aquí.

»Dios guarde á V. E. muchos años. Gosport 8 de noviembre de 1804.=Excmo. Sr.=Miguel de Zapain.=Excmo. Sr. Director general de la Armada.»

Relacion de lo acaecido á las cuatro fragatas de guerra españolas, nombradas la Medea, Fama, Mercedes y Clara, al mando del Sr. D. José Bustamante y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada, en su encuentro sobre el cabo de Santa María con las fragatas de guerra inglesas, la Indefatigable, Amphion, Medusa y Libely.

«El día 5 del mes de octubre de 1804, despues de cincuenta y ocho dias de navegacion del Rio de la Plata, reconocimos á las seis de la mañana á la sierra de Monchique, que nos demoraba el N. N. E., distante siete leguas; los vientos eran entonces de N. y N. $\frac{1}{4}$ N. O.: á las seis y media de la mañana divisamos al N. E. cuatro embarcaciones que, al parecer, se dirigian á nosotros: á

las siete, como íbamos de vuelta encontrada, las reconocimos por ser de guerra, siguiendo constantemente nuestro rumbo E. con una confianza que daba á conocer la ninguna sospecha que tenia nuestro general de un rompimiento de guerra con Inglaterra, pues ya no nos quedaba duda fuera una division de cuatro grandes fragatas de guerra de esta nacion, que, con todo aparejo, venian á reconocernos: á las siete y tres cuartos puso nuestro general la señal de hacer zafarrancho, y á las ocho la de formar la línea de combate mura á babor. Esta fragata, debiendo tomar la cabeza de la línea, forzó de vela; y apenas ocupaba este lugar, cuando la primera fragata inglesa se hallaba ya por su costado de barlovento de la misma vuelta, y á tiro de pistola de ella. En esta posicion, arreglamos nuestro andar con el de la *Medea*, proporcionando mantenernos de ella á una regular distancia. El capitán inglés nos habló de manera á darnos á conocer el peligro que nos amenazaba: primero nos dijo que nos pusiéramos en facha, y que el comandante de esta fragata se llegase á bordo inmediatamente; en fin, entre otras muchas preguntas, se informó de los dias de navegacion que traíamos desde el Rio de la Plata, y á todo esto se le contestó que sus demandas y preguntas eran escusadas, y que el general nuestro era el único que le pudiera satisfacer sobre el particular. Mientras tanto se habian

;

acercado las otras tres fragatas inglesas, y situadas en tales términos, que cada una de ellas tenia la suya española por el costado de sotavento, á una distancia de algo menos de medio tiro de cañon; en cuya situacion la *Medea* se puso en facha, quedando solo con las gavias, y todos los demas buques, á su imitacion, hicieron lo mismo, y fue cuando el comodoro inglés envió un oficial á bordo de la *Medea*: cinco minutos despues tiró el mismo comodoro un cañonazo con bala, que pasó entre la *Clara* y la *Mercedes*: á los quince minutos tiró otro cañonazo sin bala, llamando, segun comprendimos, á su bote. En este discurso de tiempo la *Mercedes* se habia sotaventado bastante, y temerosos los ingleses, que esta fragata intentase escaparse, despacharon una de las suyas, que se situó bastante cerca y á sotavento de ella. A las nueve y media, al llegar el bote inglés á bordo de la *Indefatigable*, puso el general nuestro la señal que denotaba peligro; así como se habia visto, la línea de combate habia empezado á desordenarse, y efectivamente, se desordenó al romper el fuego los ingleses: al instante que empezó á marear la *Medea*, fue para ellos la señal de principiar el combate. La primera descarga de la fragata *Medusa* nos hizo mucho daño, estando situada por nuestra aleta de babor á tiro de pistola; sin embargo, ya habiamos contestado con la

primera descarga , cuando , como de repente , oímos una fuerte esplosion ; creímos un instante que habia volado la fragata *Medea* ; pero poco despues conocimos que habia sido la *Mercedes*. Procuramos entonces ganar el barlovento á la fragata que nos batia con tanta ventaja , sin que por parte nuestra le pudiésemos hacer el mayor daño ; á los veinte minutos logramos nuestro intento , á pesar de haber calmado bastante el viento , de tener la mayor parte de nuestras velas acribilladas , muchos cabos de babor cortados , un medio tablon de la banda hecho pedazos , el palo de mesana rendido , tres balazos á flor de agua , bastantes heridos y tres muertos. Divisamos entonces con harto dolor la bandera española arriada á bordo de la *Medea* y *Clara* , y nuestra mala suerte quiso que , queriendo forzar de vela , rindiésemos el mastelero de gavia , y que la cangreja , en que poníamos nuestra mayor confianza , estuviese enteramente cortada : seguimos , sin embargo , el fuego con bastante viveza , esperando zafarnos de un enemigo bien superior á nosotros , y de quien nos hubiéramos burlado si despues de la rendicion de nuestros buques no se hubiese destacado otra fragata inglesa , que , andando mucho mas que nosotros , nos alcanzó á la hora y media de haber emprendido la caza. A las once y media rompimos el fuego con ella . continuando siempre batiéndonos con la

otra, que, estando ya á tiro de cañon, no nos hacian el mayor daño sus balas: esta segunda fragata se fue acercando insensiblemente hasta que, situada por el costado de barlovento, á tiro de pistola, su metralla nos cortó enteramente los pocos cabos que nos quedaban: sin embargo, sostuvimos el fuego entre estas dos fragatas hasta las doce y media, que, teniendo cuarenta heridos, once muertos, diez contusos (entre estos no son incluso el comandante y cuatro oficiales), cinco balazos á flor de agua, cinco pies de agua en bodega, la caña del timon rota, palos y vergas acribillados y casi fuera de uso, determinamos arriar la bandera. Esta fragata es de treinta y cuatro cañones del calibre de á 12 y 16. Las inglesas, el *Lively* y la *Medusa*, llevan veinte y ocho cañones de á 18, diez y seis carronadas de á 36, y cuatro cañones de á 9 cada uno (1).

»Gosport 8 de noviembre de 1804.—Miguel de Zapiain.»

(1) Madrid 10 de enero de 1806.—Habiéndose enterado el rey del acuerdo que ha dirigido el comandante general del departamento de Cádiz, D. Juan Joaquin Moreno, formado por la junta de generales nombrada por S. M. para examinar las operaciones del jefe de escuadra de la Real Armada, D. José de Bustamante y Guerra (segun este general ha solicitado), durante el tiempo que mandó las fragatas de guerra *Medea*, *Mercedes*, *Clara* y *Fama*, con que salió de Montevideo con caudales en agosto de 1804, y el 5 de octubre siguiente fue atacada, batida y apresada esta division por fuerzas superiores in-

glesas sobre el cabo de Santa María, en plena paz; y persuadido S. M. por el resultado de esta averiguacion, que, tanto en la oportuna salida de los buques, con arreglo á las órdenes comunicadas, como en la acertada derrota de la navegacion, y en el encuentro y combate con las fragatas inglesas, procedió D. José de Bustamante con todo el pulso que se requería para evitar el resultado intentado, y cuando fue inevitable la accion, trabó el combate, y lo sostuvo hasta donde lo permitieron las circunstancias, contra fuerzas tan superiores, como eran cuatro fragatas contra tres, en el caso de haberse volado la *Mercedes*, se ha servido S. M. aprobar la conducta y proceder de este general, declarándole libre de todo cargo, y apto para ser empleado en los mandos y comisiones que S. M. tenga á bien conferirle. Y como del mismo exámen hecho por la junta no parece cargo alguno contra los comandantes y oficiales de las fragatas, quienes llenaron sus respectivos deberes honoríficamente, se ha dignado S. M. relevarles de toda responsabilidad, y mandar que puedan ser empleados en lo sucesivo en todos los destinos y cargos propios de su carrera.

1811
[Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page]

CAPITULO IV.

Continuacion del anterior.

LA noticia del infausto suceso del 5 de octubre llegó á Londres el 18. En aquel mismo dia el Sr. D. José de Anduaga, ministro del rey D. Cárlos IV en aquella corte, fue en busca del ministro de estado, lord Harrowby, sin encontrarle; mas se avistó con el subsecretario, Mr. Hammond, y habiéndole manifestado su sorpresa y su indig-

nacion, le contestó el funcionario inglés que las órdenes de apresar los buques españoles eran una consecuencia de los armamentos que todavía seguian en los puertos de España, segun los avisos que tenia el gobierno, y que por via de precaucion se habian mandado detener las embarcaciones españolas que se encontrasen armadas y con caudales, pero que habiéndose resistido el comandante español, habia resultado el combate: contestó el ministro español que ya habia dicho anteriormente que los navíos que se estaban armando en el Ferrol tenian por único objeto llevar tropas á Bilbao, y que de resultas de las reclamaciones hechas habian vuelto á la dársena, mandando las tropas por tierra á Bilbao; mas á esto replicó el subsecretario que no se habian despedido las tripulaciones, y que los navíos podian salir á la mar de un momento á otro (1).

El dia 19 tuvo lugar la entrevista con el ministro de estado, lord Harrowby; este declaró á D. José Anduaga que el gobierno habia dado las órdenes de detener las embarcaciones españolas que vinieran con caudales á España, por via de precaucion, en atencion á los armamentos que se hacian en los puertos de España; negó el

(1) Despacho del Sr. D. José de Anduaga del 21 de octubre de 1804.

ministro español la existencia de tales armamentos, á lo menos que tuvieran por objeto ofender á la Inglaterra; repitió lo dicho en la anterior conferencia con el subsecretario, y oyó la misma contestacion; esto es, que los buques quedaban en disposicion de salir á la mar en tres dias. Admitiendo por hipótesis esta posibilidad, D. José de Anduaga adujo contra los efectos de esta salida «los medios prontos que tenía la Inglaterra para impedirlo, como efectivamente lo habia hecho, enviando allá inmediatamente varios navíos de línea, de suerte que este solo medio de precaucion habia sido bastante para que el gobierno inglés tuviese la seguridad que aquellos buques no podian salir del Ferrol y de otros puntos.»

A pesar de estas esplicaciones, insistió lord Harrowby en que «el hecho solo de armar despues de haber acordado que si España llegase á armar, la Inglaterra lo miraria como un acto hostil, autorizaba al gobierno á tomar las providencias que habia acordado, mandando detener los buques que venian con caudales: la resistencia habia causado el combate.»

Preguntó el ministro español al de estado inglés bajo qué concepto quedaban las fragatas apresadas, y este contestó que «en calidad de *detenidas* hasta que el gobierno español diese las esplicaciones que se le habian pedido sobre armamentos, como tambien sobre sus re-

laciones con la Francia y su futura conducta, pues no habia habido forma de conseguir que la corte de Madrid se esplicase abiertamente sobre estos puntos, y entre tanto suministraba á la Francia sumas exorbitantes de dinero.»

A esta última queja repuso D. José de Anduaga este argumento: que «el gobierno inglés, ignorando cuál era la suma que España daba á la Francia, mal podia decir que era exorbitante esta suma.»

Pidió el ministro español pasar una nota, y la pasó; mas lord Harrowby prefirió dirigir su contestacion á su representante en Madrid despues de haber dado lectura de su contenido á D. José de Anduaga: la nota era el resúmen exacto de la conferencia que hemos relatado: en cuanto á los armamentos, se referia lord Harrowby á la nota que Mr. Frere habia presentado al gobierno español en 18 de febrero anterior, para poner de manifiesto que con mucha antelacion habia la Inglaterra declarado del modo mas terminante su opinion sobre este punto, y concluia diciendo que «viendo que á pesar de todo, España armaba en el Ferrol, y que seguia enviando á la Francia recursos de dinero, que aprovechaba esta para la guerra contra la Inglaterra, habia dado las órdenes para no permitir que buques de guerra españoles entrasen ni saliesen

de los puertos, y mandado detener las embarcaciones que pudieran traer caudales (1).»

Hemos estractado lo sustancial de esta primera conferencia, porque reasume todo lo que arroja de sí una larga correspondencia, en que no se hace de una parte y otra mas que repetir los mismos argumentos y las mismas ideas, razones sólidas, justas quejas por parte del gobierno inglés sobre la cuestion de neutralidad, y sofismas para legitimar el acto violento del apresamiento de las cuatro fragatas. Sofismas y débiles argumentos por parte del gobierno español cuando defendia una neutralidad inadmisibile en las condiciones en que la ejercia; razones legítimas y justas cuando reclamaba contra la violencia del acto vituperable del 5 de octubre: de tal manera, que los dos interlocutores hablaban con cordura, tino y lógica cuando les asistian la razon, el derecho, la verdad y la justicia, y se engolfaban en un piélago de sofismas cuando querian justificarse alternativamente sus respectivos desafueros; uno y otro invocaban á su vez textos de publicistas en apoyo de sus derechos, prueba mas á falta de otras, que en el arsenal del entendimiento

(1) Despacho del Sr. D. José de Anduaga del 24 de octubre de 1804 al ministro de estado D. Pedro Ceballos.

humano , que se llaman libros , cada cual halla las armas que hacen al caso que defiende ; mas el buen sentido, eso que se llama el sentido comun, siendo la prenda mas escatimada , domina esas cuestiones del derecho natural y derecho legal , y nada puede empañar la verdad, hija primogénita del Cielo, ni aun á los ojos de los que se afanan por oscurecerlo á los del vulgo.

La conducta del gobierno español fue mala en la cuestion de neutralidad , porque su posicion era falsa. La conducta de la Inglaterra fue peor, teniendo razon, cuando tomó la justicia por su mano con un acto de violencia que costó el sacrificio de vidas preciosas y de intereses de particulares, y sacamos por consecuencia lógica que la debilidad y la violencia son igualmente pésimas consejeras de los hombres, y mas de los gobiernos, y que desconociendo la justicia ó desoyendo la voz de la razon, aunque por diferentes caminos, todos los que conculcan la justicia , los derechos y las leyes tutelares de la sociedad llegan á un mismo punto; al daño propio y al ageno : todos los extremos se tocan.

La noticia de este suceso llegó á Lóndres el 18; al dia siguiente, 19 de octubre, salió en la *Gaceta de Lóndres* una declaracion explicativa concebida en estos términos (1), que es el resúmen del pensamiento

(1) Esta *Gaceta* fue remitida al gobierno por el capitán general

del gabinete inglés: «Parece que al gobierno español no debe sorprenderle la toma de las tres fragatas, *Fama*, *Medea* y *Clara*; estamos informados que hace largo tiempo que hasta que algun ajuste amistoso hubiese ó alguna satisfactoria esplicacion se diese, relativos á los importantes puntos en disputa entre los dos gobiernos, se le habia avisado que ningun navío de guerra, y particularmente aquellos que trajesen caudales, se permitiria entrar en los puertos de España. Esta notificacion sabemos que fuese hecha algunas semanas hace al Sr. Anduaga, ministro español en nuestra corte, y no puede dudarse que fue trasmitida por él á la corte de Madrid; por tanto la

el departamento del Ferrol, con un oficio del tenor siguiente:

«Direccion general. Excmo. Sr.: Por una balandra inglesa que llegó á Ares en la tarde del domingo próximo pasado, trasportando un correo de gabinete de Lóndres para nuestra corte, y que desembarcaron en la Coruña, hemos tenido la desgraciada noticia de que hallándose ya en las inmediaciones de Cádiz las fragatas *Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*, procedentes de Montevideo, fueron batidas por otra division de fragatas inglesas, quedando apresadas las tres primeras, que condujeron á los puertos de Portsmouth y Plymouth, y voládose la cuarta en el acto del combate, cuya noticia participo á V. E., incluyendo copia del extracto de la traduccion que he hecho sacar de la gaceta inglesa, *La Estrella*, que traian en la citada balandra, en todo igual á la que he remitido al señor generalísimo de la Armada y al señor ministro de Marina. Dios guarde á V. E. muchos años. Ferrol 7 de noviembre de 1804. = Escelentísimo señor. = Félix de Tejada. = Excmo. Sr. D. Francisco Gil y Lemus.

detencion de las fragatas no puede causar mucha sorpresa ni sensacion al gabinete español , y es posible que las recientes ocurrencias no originen una continuacion de hostilidades , aunque es mucho mas probable que sobrevenga una guerra. Creemos que aun no se ha recibido una respuesta decisiva al *ultimatum* enviado por nuestros ministros á la corte de Madrid ; si la respuesta fuese tal como nosotros tenemos derecho de esperar, la restitucion de las tres fragatas y una compensacion por la que voló pudiera quizá restablecer una buena armonía entre las dos cortes ; pero es de temer que aun cuando la España estuviese dispuesta á condescender con nuestros deseos, la influencia francesa impedirá un acomodo en esta cuestion.

»Es muy lamentable que en los esfuerzos que hemos hecho para evitar que nuestro pais sufriese algun perjuicio á causa del incierto estado de los negocios entre las dos cortes, una fragata se haya volado. El número de gente que habia á bordo de ella era de cerca de trescientos hombres, de los cuales se recela que ninguno se haya salvado.

»En el combate con las fragatas españolas ningun oficial inglés murió, pero sabemos con sentimiento que hemos perdido once de nuestros bravos marineros. En una de las fragatas habia ciento cuarenta mil pesos, en

la otra noventa mil, y la tercera cargada enteramente de dinero.

»En la última noche se remitieron pliegos del Almirantazgo á los comandantes de nuestras escuadras con nuevas órdenes relativas á las embarcaciones españolas que puedan encontrar.

»En las inmediaciones de la escuadra española sobre Cádiz, salieron varios barcos, segun se cree, con prácticos para llevarla al puerto, mas se retiraron al oír el cañoneo. Segun los oficiales, se presume que los españoles recelaban la intencion de nuestros buques. Los españoles pelearon con su acostumbrado valor.

»Es extracto de la citada gaceta.=Copia.=TEJADA.»

Este artículo es evidentemente una produccion ministerial.

Hemos recorrido todos los trámites oficiales de la época que siguió á la segunda guerra marítima entre Francia é Inglaterra en lo que hace á las relaciones internacionales de España con esas dos potencias; hemos explicado lo que la fatalidad y los errores del gobierno español produjeron para nuestra patria de una parte, y la violenta agresion de la Inglaterra por otra, en el infausto suceso del 5 de octubre de 1804: nos queda que referir los resultados inmediatos que provocó este atentado, y

daremos fin á nuestras apreciaciones sobre este acontecimiento con el fallo de hombres eminentes del parlamento inglés y el de los historiadores de mas fama en Inglaterra, que, cediendo á la evidencia del desafuero, lo han vituperado con noble independencia: así habremos dado una prueba de la imparcialidad que ha guiado nuestra pluma al tocar esta delicadísima cuestion, tratada por primera vez, á lo menos que sepamos, con concienzuda detencion.

Despues de largas esplicaciones diplomáticas entre los dos gobiernos y sus respectivos agentes, los caudales apresados (1) fueron depositados en el banco hasta un amistoso arreglo, que no era de esperar. En efecto, no tardaron los dos gobiernos en mandar á sus representantes que se retirasen de Lóndres y de Madrid, tomando la iniciativa el ministro inglés.

En 12 de diciembre el gobierno español publicó un manifiesto de declaracion de guerra (2), al que contestó el gabinete inglés con otra declaracion en 11 de enero de 1805 (3); y en 15 del mismo mes dirigió el rey de Inglaterra un mensaje á las cámaras, del tenor siguiente:

(1) Despacho de D. José Anduaga de 20 de noviembre de 1804.

(2) Véase el Apéndice núm. 12.

(3) Véase el Apéndice núm. 13.

«La conducta de la corte de España, que se halla evidentemente bajo la influencia y direccion predominante de la Francia, me compelió á tomar medidas prontas y decisivas para precaverme de los efectos de su hostilidad. Al mismo tiempo me he esforzado, mientras he podido, en obviar la necesidad de un rompimiento; pero á consecuencia de haberseme rehusado una esplicacion satisfactoria, mi ministro ha salido de Madrid, y la España ha declarado la guerra contra este pais.

»Del manifiesto que he dispuesto se prepare con este motivo, he mandado se os presente una copia, juntamente con aquellos papeles que sean necesarios para explicar las discusiones que he tenido con la corte de Madrid: confio que en vista de ellos quedareis convencidos de que mi moderacion ha llegado hasta donde permitia el interes de mis dominios; y al paso que me aflige la situacion de España, envuelta en las hostilidades contra sus verdaderos intereses, cuento con grande confianza con vuestro vigoroso auxilio en una lucha que solo puede atribuirse á la desgraciada influencia de los consejos de la Francia.» Las cámaras por unanimidad dieron gracias al rey.

Este documento, como los anteriores, como todos los que salen en semejantes circunstancias, no pasan de ser vagas declamaciones en que cada parte se da á sí

misma el lauro de la moderacion, de la justicia, y los desgraciados pueblos pagan con su sangre y sus fortunas el azote de la guerra, esa *ultima ratio* del capricho de las pasiones políticas.

La cuestion, llevada al parlamento, provocó debates muy graves, y si bien el ministerio tuvo para apoyar su conducta una mayoría en la cámara de los Comunes de trescientos trece votos contra ciento seis, y de ciento catorce contra treinta y seis en la de los Pares, los discursos del sumo estadista Pitt, y los de lord Hawkesbury fueron vigorosamente combatidos en la cámara de los Lores por lord Granville, y en la de los Comunes por Fox. Reasumiremos lo que esos dos defensores del derecho de gentes, de la humanidad espresaron con sublime elocuencia, tomando del célebre historiador Allison lo que de esos discursos cita en su obra. Al discutir el pro y el contra de las discusiones del parlamento, recuerda el paso siguiente de uno de esos discursos:

«Pues qué, ¿no hay diferencia entre la detencion de buques mercantes que podian devolverse, y el apresarlos en alta mar con violencia? La propiedad de un negociante puede ser devuelta; los marineros arrestados se pueden poner en libertad; pero si se quema, se echa á pique ó se vuela un buque con su tripulacion, ¿quién podrá

resarcir la sangre inocente vertida ? Los franceses nos han acusado de ser un pueblo mercantil, y han dicho que nuestra sed de oro era insaciable; atribuirán estas violencias á nuestro avariento afan de dinero: mil veces mejor nos fuera devolver esos caudales y dar diez veces tanto encima, con tal que laváramos el baldon que ha recaído sobre nuestras armas (1).»

Esta indignacion de un noble pundonor no ha tenido eco, y la Inglaterra, como si quisiera borrar la memoria de aquel vituperable desafuero sin acudir al único medio de cancelarlo de la historia, á la justicia, resarciendo el mal, ha querido con un tratado prescribir el derecho, como si hubiera prescripcion moral para legitimar un despojo bárbaro y violento. El 12 de marzo de 1825, en un momento en que España se veia amenazada de una invasion francesa, que á los pocos dias se realizó, obtuvo la Inglaterra *un convenio especial de indemnizaciones entre las coronas de España y de Inglaterra*, y lejos de aprovechar esta ocasion de realizar lo que con tan sentida justicia decian lord Granville y Fox, exigió en el artículo primero que el derecho de indemnizacion por apresamiento ó captura de buques ingleses y españoles y de-

(1) Allison, Historia de Europa, tom. V., pág. 287.

tencion de propiedades pertenecientes á súbditos de ambas potencias fechase *desde el 4 de julio de 1808*, dia en que se firmó la paz (1), hasta el dia del convenio. Basta recordar esta fecha, las circunstancias en que se firmó el convenio y las amenazas que no se temió hacer entonces de enviar la escuadra surta en las aguas del Tajo á bloquear la Habana, para conocer que un segundo abuso de la fuerza vino á agravar el primero. La fecha del 12 de marzo de 1823, lejos de borrar la del 5 de octubre de 1805, le dió nueva fuerza, y la iniquidad que se cometió quedó mas patentizada en su dolorosa verdad. Las familias inocentes han permanecido despojadas, sí; mas la Inglaterra queda con el peso de la responsabilidad del mal que causó. Lo decimos sin rebozo; mientras la Inglaterra no lo subsane, á lo menos respecto á los particulares, el suceso de 5 de octubre de 1804 quedará eternamente como un baldon, y llevará el tremendo anatema que le da la historia, calificándolo de acto de piratería. El honor, la gloria de una nacion rehabilitada en este punto, bien merece el sacrificio de un poco de oro.

En apoyo del llamamiento que hacemos á la justicia de una nacion magnánima, le recordaremos las opiniones de dos de sus mas célebres historiadores:

(1) Coleccion de tratados.

«Todo presagiaba, dice Allison, que no se podría aplazar un rompimiento sino de pocas semanas, cuando las medidas tomadas por el gabinete inglés lo precipitaron desgraciadamente. En el momento que el gobierno británico hubo recibido los despachos del almirante Cochrane con la noticia que se hacian preparativos de armamentos navales de consideracion en los puertos del Ferrol, Cádiz y Cartagena, salió la orden á Cochrane de oponerse á la salida de todo buque español ó frances que intentase salir del Ferrol, y de comunicar esta orden á los jefes de las escuadras española y francesa: al mismo tiempo se enviaron instrucciones á lord Nelson, que mandaba en el Mediterráneo, al almirante Cochrane, que estaba al frente del Ferrol, y á lord Cornwallis, que se hallaba á la vista de Brest, de destacar cada uno de ellos dos fragatas á reforzar el crucero de Cádiz, con el objeto de apoderarse de los caudales que traian las fragatas españolas á su vuelta á la península; tambien recibieron órdenes estos jefes de escuadra de detener todo buque español cargado de efectos navales ó militares, y de retenerlos hasta que otra cosa mandara el gobierno, pero sin cometer ningun acto mas de hostilidad, tanto con estos buques, como con las fragatas que traian caudales. Estas órdenes fueron sobradamente obedecidas. El 5 de octubre una division de cuatro fragatas inglesas

al frente de Cádiz, al mando del capitán Moore, del *Indefatigable*, tropezó con cuatro fragatas españolas que traían caudales. El comandante inglés hizo saber al comandante español que tenía órdenes de detener sus buques, mas suplicando que esto se efectuase sin efusión de sangre. El jefe español naturalmente se negó á rendirse de este modo á una fuerza igual (1), y la consecuencia fue que se trabó un combate que á los diez minutos produjo la voladura de uno de los buques españoles con espantosa explosion. Las otras tres fueron apresadas con caudales que se evaluaron en dos millones de libras esterlinas (2). Pero Inglaterra tuvo que lamentar la pérdida que causó á España de cien muertos y heridos, además doscientos cincuenta hombres que perecieron con la fragata que se voló, y esto antes que hubiera precedido una declaracion formal de guerra.

»Es inútil detenernos mas en los pormenores de este desgraciado suceso. El apresamiento de las cuatro fragatas produjo, como era fácil de preverse, una declaracion de guerra de parte de España contra la Gran Bretaña, que se publicó en 12 de diciembre. Varias tentativas

(1) Esto no es exacto. Las fragatas españolas eran, la una de 44 cañones y las otras de 34. El *Indefatigable* era un navío rebajado, y las otras fragatas de mucho mayor porte que las españolas.

(2) Tampoco esto es exacto. Ya hemos dicho cuál era la suma que traían las cuatro fragatas.

de esplicacion y de excusas se hicieron por parte del gobierno inglés (1), mas España estaba sobradamente en la completa dependencia de la Francia para esperar que esta no aprovecharia este suceso para atraer á España en la guerra que sostenia, ni en verdad era de suponer que un acto de violencia de esa naturaleza lo pudiera tolerar un gobierno independiente sin declarar la guerra (2).»

«Ya han corrido treinta años, dice el mismo historiador, desde que esta cuestion vital para el honor nacional y el carácter público de Inglaterra fue duramente agitada en el parlamento y la nacion; casi todos los que figuraron en ese suceso, ó han muerto ó se han retirado á la vida privada del hogar doméstico; la rapidez de los acontecimientos ha llevado la atencion pública á otro terreno; así estamos en mejor posicion para dar una mirada retrospectiva con la pausa de un sentimiento de justicia. La imparcialidad nos obliga á confesar que la conducta de Inglaterra en esa circunstancia no se puede apreciar sin un verdadero sentimiento de dolor: en el fondo los actos del gobierno inglés se pueden justificar, y los salvan las circunstancias en que tuvieron lugar; mas

(1) Esto no es exacto. Ya se ha visto todo lo que hubo. ¡Cuánto cuesta la confesion de la verdad entera! ¡Hasta los que mas imparciales se muestran, tratan de atenuar la fealdad del hecho!

(2) Allison, Historia de Europa, tom. V., pág. 232.

en la forma son vituperables, y atacan la esencia de la justicia en las relaciones internacionales. Es muy cierto que el tratado de San Ildefonso era un motivo muy suficiente para declarar la guerra, y mas el cambio que sufrió este ; los armamentos del Ferrol, si no fueron bien esplicados, autorizaban la salida de Madrid del embajador inglés y el principio de las hostilidades. España se hallaba en la mas falsa posicion respecto á la Gran Bretaña, contribuyendo á la terrible guerra con subsidios estipulados en favor de la Francia en aquel tratado. Esto no lo podrán negar los historiadores franceses, cuando en Francia se consideró como un acto de hostilidad contra esta potencia por parte de la Suecia el haber esta aceptado de la Inglaterra un subsidio anual de ochenta mil libras esterlinas, estipulado en la convencion del 3 de diciembre. La España, pues, estaba obligada, en reciprocidad de la tolerancia con que Inglaterra miró tan escesiva provocacion, á haber cuidadosamente estudiado el no ofenderla en ningun otro punto, y no hubiese podido quejarse si el hecho que una compañía de tropas francesas hubiera pasado el Vidasoa, ó el del armamento de una fragata en el Ferrol, hubiese tenido por efecto inmediato una declaracion de guerra de la Gran Bretaña.

»Mas admitiendo que todos estos motivos para declarar la guerra existieran, la cuestion queda la misma. Exis-

tiendo todos estos motivos, ¿autorizaban un rompimiento sin previa declaracion de guerra, cuando permanecia en Madrid el embajador inglés, y mientras se seguia una negociacion con el fin de aclarar los puntos de disidencia, y de remover los motivos de queja que se ventilaban? Esta es la cuestion material; y así sentada, *no hay defensa posible de la conducta de la Inglaterra*. Es muy cierto que una declaracion de guerra en aquellas circunstancias hubiese sido un acto de pura forma; es muy cierto que no hubiese habido un cañonazo menos disparado contra las fragatas, y al contrario, su apresamiento hubiera sido desde luego definitivo, en vez de haber sido por de pronto una detencion provisional; mas es tambien *muy cierto que esa declaracion la exigian imperiosamente las prácticas de toda declaracion de guerra, y la falta de este requisito es precisamente la que forma la diferencia entre hostilidades legítimas y un injustificable acto de piratería*. Una línea, á veces imperceptible, separa al dueñista del asesino; al que adquiere legítimamente una propiedad, del salteador de caminos: grave responsabilidad alcanza á los que en las relaciones entre naciones que no reconocen superior, se separan de una formalidad que el uso ha consagrado, ó de una seguridad contra un despojo que el sentimiento de la justicia ha establecido. Y así es que es imposible que un historiador

inglés pueda dar cuenta de este triste suceso sin experimentar una dolorosa sensacion. Mas es hasta cierto punto origen de consuelo que esta injusticia se cometiese contra una nacion que fue poco despues favorecida con el premio de inmensos servicios. Inglaterra, como los mártires del protestantismo en la hoguera, puso su mano derecha en el fuego hasta que la ofensa fuese espiada con el sufrimiento (1); y si España fue el teatro del atentado *mas negro á su carácter que pueden ofrecer los anales de los tiempos de revoluciones*, tambien ha sido el campo de la mas generosa adhesion y de las mas brillantes glorias que su historia puede recordar (2).»

A fuer de leales españoles, tributamos á la Inglaterra el homenaje mas sincero de gratitud por los servicios que nos prestó en la guerra de la Independencia; mas por lo mismo que, á la par que gratitud, le rendimos respeto, aprecio y admiracion, tenemos el derecho de levantar nuestra débil voz, ya que la ocasion se nos presenta, para reclamar en favor, á lo menos, de los particulares despojados en el 5 de octubre de 1804, la indemnizacion que les es debida. Las leyes de la moral y de la justicia no tienen prescripcion para el derecho; los trata-

(1) No; el resarcimiento á los particulares es la única ablucion que puede lavar aquella mancha.

(2) Allison, Historia de Europa, tom. V., pág. 242.

dos son impotentes para cancelarlo. «Cuando el hombre una vez se ha salido de la senda del derecho, dice un célebre filósofo, no le queda otro arbitrio que volver á entrar en ella.» «Cuando ha habido un despojo, lo mejor que se puede hacer es devolver el despojo,» decimos nosotros.

Veamos la opinion de otro de los historiadores ingleses de mas fama, de James William:

«Un combate entre buques aislados de dos naciones en paz entre sí es un suceso poco comun; asaz mas raro lo es entre dos escuadras en esa respectiva posicion de paz. Parece que si esto llegase á acontecer, seria probablemente de noche, cuando los buques no hallan facilidad para hacerse señales; mas en cuanto se hubiese conocido el error, cesaria la lucha, y no se alterarian por eso las relaciones amistosas de las dos potencias. Desgraciadamente el caso que nos ocupa tuvo lugar entre dos escuadras, inglesa y española, no en la lobre-guez de la noche, mas á la luz del medio dia; no por efecto de un accidente, pero sí por haber dado para ello órdenes terminantes el gobierno de una de las dos partes beligerantes; y lejos de arreglarse en seguida el asunto, tuvo por inmediata consecuencia una declaracion de guerra de la parte ofendida contra el agresor.

»Sin entrar en el exámen de las relaciones políticas internacionales que á la sazón existían entre Francia y España, basta decir que hácia fines del verano de 1804 el gobierno británico recibió noticias del contra-almirante Alejandro Cochrane, que mandaba en jefe el crucero al frente del Ferrol, que se preparaban armamentos en este puerto, donde se hallaba reunida una fuerza de consideración, y que tropas francesas se adelantaban y estaban para llegar. Es preciso reconocer que el gobierno español probó que nada de esto era cierto; mas estas pruebas no pudieron tener un efecto retroactivo, y en cuanto el Almirantazgo hubo recibido la noticia que le comunicó el contra-almirante Cochrane, envió una escuadra á las aguas de Cádiz con órdenes de interceptar y detener por fuerza ó como fuera las cuatro fragatas que se sabía venían á Cádiz con un rico cargamento de caudales que traían de Montevideo (1).»

Cuenta el combate, y dice:

«Es, pues, claro á todas luces que el *Indefatigable* y dos mas de los tres compañeros hubieran vencido, aun en la línea de una guerra declarada, estas cuatro fraga-

(1) William James, Historia naval de la Gran Bretaña, tom. III, pág. 402.

tas españolas; á pesar de esto, los buques españoles se defendieron con el denuedo característico de su nacion, á pesar que no podian estar preparados á semejante lance, y que el funesto incidente que destruyó uno de sus buques, apenas trabada la accion, aumentó las probabilidades adversas contra los demas.

»Entre las mismas personas que creyeron conveniente la detencion de estos buques, muchas pusieron en duda el derecho y la justicia del hecho; y muchas de las personas para quienes el derecho era claro, eran de opinion que se debia haber mandado una fuerza mas imponente para ejecutar esas órdenes, de manera que el general español hubiera tenido un motivo honroso de entregar sus buques sin acudir á los azares de un combate (1).»

Hemos citado dos autores históricos que gozan con razon en Inglaterra de una fama bien merecida de verídicos, de sensatos y de imparciales. Este último ha blasonado tanto de tener estos dotes del historiador, que ha escogido por lema de su obra *Verdad sin temor*, circunstancia que hace muy notable su escasa censura de un hecho tan violento por su injusticia, tan lamentable por sus consecuencias: la *Verdad sin temor* exigia otra

(1) William James, Historia naval de la Gran Bretaña, tom. III, págs. 409 y 410.

calificacion que la descolorida definicion de dudas sobre el derecho , y en todo caso del modo de ejercerlo ; mas justo y mas concienzudo Allison , ha ostentado menos temor en decir la verdad ; mas todos los historiadores ingleses , apremiados por la fuerza de la razon , pasan como sobre ascuas al recordar esa triste página de sus anales marítimos.

Nosotros lo hemos recordado , lo creemos á lo menos con imparcialidad ; si , como españoles , nos ha dolido la dura confesion de los errores de nuestro gobierno , no nos ha faltado valor para poner de manifiesto la fealdad de un hecho vituperable , que á la vuelta de cuarenta y cinco años queda sin resarcimiento , con mengua de la moral pública y del honor británico.

En la propia historia de aquel suceso hay dos hechos en extremo honrosos para el gobierno inglés , que nos complacemos en recordar para gloria suya , mas que invocamos tambien en favor de los despojados.

El gobierno inglés devolvió á los oficiales y tripulaciones las cajas de soldadas que pertenecian á las tres fragatas apresadas , no de la que se voló , considerando este suceso como un azar del combate. El valor de estas cajas de soldadas era :

Pesos fuertes.

Para la <i>Medea</i> .	145,070
------------------------	---------

Para la <i>Fama</i> .	32,909
-----------------------	--------

Para la <i>Clara</i> .	63,665
------------------------	--------

	259,634
--	---------

Para la <i>Mercedes</i> , no restituido.	60,000
--	--------

	299,634
--	---------

La restitucion de esas sumas de doscientos treinta y nueve mil seiscientos treinta y cuatro pesos fuertes fue un acto de justicia en favor de los valientes de la division apresada ; lo alabamos.

A bordo de la *Mercedes* venian la esposa, siete hijos y un sobrino del dignísimo capitan de navío D. Diego de Alvear, que habia pasado en calidad de mayor general á bordo de la *Medea*. Tambien tenia D. Diego de Alvear á bordo de dicho buque caudales de consideracion y un rico equipaje.

La tremenda catástrofe que arrebató de un golpe á D. Diego de Alvear su numerosa familia y su fortuna, es tal vez sin ejemplo en los anales marítimos, y no es

dado tan siquiera recordarlo sin un profundo estremecimiento. La inaudita desgracia del comandante de la *Mercedes* tuvo la importancia de una calamidad pública en España, en Inglaterra, en Europa. Esa universal simpatía en favor de una desgracia individual, movió al gobierno inglés, y á S. M. el rey Jorge III cabe la honra de la iniciativa, á subsanar en lo humano el infortunio de D. Diego de Alvear, y se le entregaron las cantidades que pudo probar con documentos auténticos haber perdido en la voladura de la *Mercedes*, descartando de la indemnizacion las partidas que no pudo justificar con iguales documentos.

Aunque ese regateo no era digno de la solemnidad de una reparacion que dejaba el vacio horrible de una familia, y mas tratándose de un oficial de marina español, y de un caballero, cuya palabra debia bastar, no es menos justo reconocer que fue un acto de equidad, y por merecer este nombre, mas y mas tenemos el derecho de sostener que los particulares despojados de sus caudales tenian y tienen titulos imprescriptibles á ser indemnizados, como lo fueron por escepcion los que hemos citado. Ya en aquellos mismos dias quiso el gobierno inglés cerrar la puerta á otras reclamaciones, pues á pesar de las gestiones del mismo D. Diego de Alvear, para que igual indemnizacion que á él se diese á los

desgraciados náufragos de la *Mercedes*, nada obtuvieron estos que disminuyera su infortunio, porque no habia sido este tan horrible como el de su compañero de armas.

Una vez mas diremos; cuando el hombre se ha salido de la senda del derecho, no le queda otro arbitrio que volver á entrar en ella. Cuando ha habido un despojo, lo que cumple hacer es restituirlo.

CAPITULO V.

Convenio secreto del 4 de enero de 1805 entre España y Francia.—
Espedicion á la Martinica.—Regreso.—Villeneuve.—Napoleon.—
Instrucciones de este á aquel. — Correspondencia con el ministro
de Marina, Décrés.—Apreciacion de las operaciones de Villeneuve
por varios autores.

DECLARADA la segunda guerra marítima, y rotas las
hostilidades, á nuestros valientes marinos fue confiada
la guardia del honor y del pabellon nacional: uno y otro
quedaron bien puestos. Nuestras escuadras debian llevar
todo el peso de la insensata guerra á que se vió com-
pelido el gobierno del rey D. Cárlos IV por la fuerza

irresistible de sus errores anteriores. Comprometido á cooperar *dócilmente* á los proyectos que allá hervían en la cabeza de Napoleon contra la Inglaterra, este dispuso á su capricho de las fuerzas navales de esa España, calificada de *inútil aliada* por Mr. Thiers. El fatal acontecimiento que encendió la guerra pudo haber variado en la forma; mas ese rompimiento era una consecuencia lógica, fatalmente inevitable, de los tratados de 1796 y 1805; y en comprobacion de esta verdad hay que recordar el triste grado de avasallamiento á que se habia reducido el gobierno de entonces. Mr. Thiers, en su Historia del Consulado y del Imperio, hace revelaciones dignas de anotarse sobre la humillante sumision en que vivia respecto á la Francia el ministro que á la sazón dirigia el consejo del rey D. Carlos IV. Al hablar de la expedicion á la Martinica, que abrió para nuestras escuadras la segunda guerra marítima, dice: «Todo se dispuso para que se guardase el secreto mas profundo; no fue comunicado á los españoles, que se habian comprometido á seguir *dócilmente* los impulsos de Napoleon (1).»

(1) Thiers, tom. V, lib. XXI, pág. 307.

El ministro que á la sazón gobernaba en nombre del rey don Carlos IV pretende otra cosa en sus *Memorias*. «El secreto de la Francia y de España, dice, fue guardado de tal modo, y era tan difícil acertarlo, que un hombre como Nelson perdió el tiempo desati-

Por españoles entenderá, sin duda, Mr. Thiers el gobierno de entonces, pues ¡vive Dios! que no es aha-que de españoles seguir *dócilmente* impulsos extranjeros.

De la fatal docilidad del gobierno daremos aquí una

nado por espacio de cinco meses, sin poder dar con las escuadras (*).»

Hasta aquí es una aseveracion contra otra, pues se diria que el ministro español tambien era dueño del secreto. Mas añade un pequeño episodio, al que da una importancia desmentida positivamente por la historia, diciendo que su respeto por guardar ese secreto le atrajo un grave disgusto por parte del heredero del trono; este, informándose de los planes de la guerra, recibió del ministro una respuesta evasiva de una expedicion á Egipto; y sabida la verdad mas tarde, fue agriamente reconvenido por el engañado. Mas de esto saca el que lo narra una consecuencia donosa. Comunica el príncipe de Asturias á la infanta su esposa el dicho del ministro; esta princesa trasmite la noticia á la reina de Nápoles, y esta á Nelson, quien con esta falsa noticia anduvo descarriado en sus peregrinaciones: de este relato se desprende que de lo dicho en el palacio de Madrid dependió la buena suerte de engañar á Nelson, y que la escuadra hiciese su viaje á la Martinica y efectuase su regreso sin tropezar con el almirante perseguidor.

La aseveracion del ministro español no tiene de suyo viso ninguno de probabilidades; mas hallamos en la correspondencia de Nelson la prueba de que no pasa de ser una novela *post factum*. Informado de la salida de la escuadra francesa de Tolon, Nelson la esperaba en vano entre la Cerdeña y la costa de Africa. «Estoy completamente desorientado, escribia desesperado, por culpa de mis fragatas, que han perdido la huella del enemigo á la salida del puerto. ¿Mas á qué me sirven las quejas y la ira?» El 10 de abril, hallándose á la altura de la isla de Ustica, con el fin de acercarse á Nápoles ó á la Sicilia, empezó á sospechar la derrota que habia tomado la escuadra francesa

(*) Memorias del príncipe de la Paz.

prueba, eslabon secreto de la cadena que lo tenia unido al carro de la Francia.

La república bátava y la España eran en la mente de Napoleon los dos satélites condenados á moverse en

al salir de Tolon , mas no se dirigió hácia el estrecho sino cuando hubo recibido aviso que un cuerpo de tropas, á las órdenes del general Craig , y escoltado por la escuadra del almirante Knight , habia debido salir de Inglaterra para el Mediterráneo ; temeroso de que se encontrasen con Villeneuve, se dirigió á protegerlos. Y por último, hé aquí una carta del mismo Napoleon al ministro de Marina, que confirma el dicho de Mr. Thiers y que el emperador nada queria comunicar al ministro de su dócil aliado :

«VERONA 16 de junio de 1805.

»Mr. Décrés : Es inútil que en vuestra carta al contra-almirante Gourdon le habéis de Brest y de la Mancha; basta decirlo que irá á nuevas operaciones con la escuadra que reunirá. Encuentro que el secreto no se guarda bastante; le direis que el príncipe de la Paz no lo conoce, y que el Sr. de Grandallana no lo debe conocer. No hay mas que yo, vos y Gourdon que lo sepan; que debe apreciar la estremada importancia y la estremada necesidad de callar. No quiero que el Sr. de Grandallana mande mi escuadra; miraria mi expedicion como fallida si en España se tuviera conocimiento de ella; todo se comprometeria. No teneis que decir al príncipe de la Paz mas que dos palabras; esto es, que habiendo mandado á mi escuadra del Ferrol que pase á la Coruña, he juzgado conveniente que la escuadra española haga lo mismo. No entrareis en pormenor alguno (*). »

(*) General Mathieu Dumas. *Précis des événements milit.*, tom XI, pag. 217.

la órbita de sus planes y á secundar sus designios : el tiempo , ese juez inexorable de las acciones de los hombres que pasan dejando tras de sí las pruebas irrefragables de sus pensamientos , ha puesto en claro los que tuvo Napoleon ; la historia va recogiendo esas pruebas y formulando su fallo.

Uno de los mas ilustres capitanes de la época imperial, el general conde Mathieu Dumas , es tambien uno de los mas afamados historiadores de nuestros dias. Sus anales sobre los acontecimientos militares de 1799 á 1814 ofrecen un sesudo aplomo y una concienzuda imparcialidad , poco comun en los cronistas franceses. Al tratar del período que nos ocupa y de los sucesos que nos interesan como españoles , dice hablando de las miras de Napoleon respecto á Holanda y á España:

«No bastó á Napoleon haber sacado á la Holanda casi la tercera parte y la mejor de su escuadrilla, al mando del almirante Wer-Huell , el mas hábil jefe de escuadra de la república , mas exigió que esta armase y tripulase su flota , y tuviese lista y pronta en el Texel la mas numerosa escuadra que pudiese reunir en aquellas aguas. Sus exigencias no eran menos apremiantes con España. Tras de haberla empeñado en una guerra , nada omitió para hacerla sobrellevar todo el

peso que podia tocarle en ella : al efecto aprovechó diestramente el poderoso influjo del príncipe de la Paz.»

Sin límite aprovechó este influjo , si á él debió España el convenio de 4 de enero de 1805. Este convenio secreto , que no se halla en la *Coleccion de tratados* , lo reproducimos en todo su testo (1) como una página mas de la triste historia de esa época.

Dolorosa tarea es leer, compulsar, apreciar los documentos históricos de aquellos tiempos, porque cada uno de ellos pone mas y mas de manifiesto el indigno abuso de la fuerza á que se entregaba Napoleon con el gobierno español. Mas en ninguno se halla tan paladinamente esplanado como en este tratado. La España se obligaba á tener listas tres escuadras ; una en el Ferrol de ocho navíos, siete á lo menos, y cuatro fragatas ; en Cádiz quince navíos, doce á lo menos, y en Cartagena seis navíos ; esto es, veinte y nueve navíos y cuatro fragatas, ó veinte y cinco á lo menos y cuatro fragatas: en todo treinta y tres, ó á lo menos veinte y nueve buques. Estos debian estar dotados con seis meses de víveres y cuatro de agua ; embarcar cuatro mil hombres de infantería con doscientos cartuchos por plaza ; tres-

(1) Véase el Apéndice núm. 14.

cientos de artillería con veinte piezas de campaña dotadas de trescientos tiros por pieza ; cuatrocientos soldados de caballería sin sus caballos. La escuadra de Cádiz debia ademas embarcar veinte y cinco mil hombres, que se debe suponer franceses, pues hablando de estos cuatro mil hombres de infantería, dice *españoles*. Las tres escuadras debian estar listas, armadas, abastecidas y tripuladas á las pocas semanas de firmarse y ratificarse el tratado ; esto es, para el 20, y á mas tardar para el 30 de marzo siguiente, firmándose el tratado en 4 de enero, y ratificándose el 18.

¡Cuáles serian las exigencias de Napoleon y los apuros del embajador español cuando este, despues de firmado el convenio, hubo de poner al pie una especie de protesta que revela la coaccion que le arrancaba su firma ! Hé aquí testualmente la protesta :

«El embajador cree de su obligacion y cumple á su sinceridad añadir la nota siguiente :

»Los treinta navíos que se piden podrán estar listos para la época designada ; mas creo que no será posible reunir las tripulaciones necesarias para el dicho armamento, y que será todavía mas difícil fabricar los seis millones de raciones que son necesarios para seis meses de campaña. Así lo he demostrado con mayor amplitud

en mi nota y en todas las conferencias habidas. Paris 5 de enero de 1805.: = Firmado, FEDERICO GRAVINA.»

A pesar de esta protesta, de suyo tan significativa, el rey ratificó el convenio en 18 de enero, ofreciendo aun mas de lo que este le imponia de imposibles sacrificios. La ratificacion está escrita del puño y letra del príncipe de la Paz :

«Ratifico este convenio, y haré, ademas de lo que se halla estipulado, todo cuanto la situacion de mi reino me permita para vengar la ofensa hecha á mi honor y al de mis vasallos por los súbditos de la Inglaterra. Aranjuez 18 de enero de 1805. = Firmado, Yo EL REY (1).»

En cambio de sacrificios calificados de imposibles por el embajador, que era al mismo tiempo, como general de la Armada, el mejor juez de los recursos navales del pais, ¿qué obtenia este? Obtenia, 1.º, que el emperador garantizase á D. Carlos IV la integridad de sus estados de Europa ; 2.º, la restitucion de las colonias que pudiera perder durante la guerra ; 3.º, si esta tenia un feliz éxito, la promesa de que el emperador emplearia su influjo para que se le restituyesen la isla de la Trinidad

(1) General conde Mathieu Dumas, tom. XI, pág. 215.

y los caudales apresados el 5 de octubre de 1804.

Por mucha pausa que exija la gravedad de la historia, tiembla el pulso del escritor español que recuerda á sus contemporáneos esa cruel mofa del honor y del sentido comun de que hace alarde Napoleon en sus relaciones con el gobierno español; hay que desistir de la apreciacion de estas cláusulas insultantes del tratado si se ha de conservar la serenidad que cumple al publicista, y todo lector graduará lo bufon de una garantía dada al rey católico de la integridad de sus estados de Europa, guardia confiada al valor de los españoles, como se lo demostraron de allí á tres años al garante, trasformado en invasor de su territorio. No es menos chocante la garantía de restitucion de colonias que se podian perder, de parte de quien dejó arrebatarse á la Francia algunas de las que poseia, y raya en lo ridículo esa promesa de emplear su influjo para la restitucion de la isla de la Trinidad, cedida poco antes á la Inglaterra, sin conocimiento de España, por quien habia de ocuparse en su soñada devolucion.

Otra cláusula del tratado era que el rey católico no podia hacer paz separada con la Inglaterra. El heroico pueblo español fue quien rasgó esa cláusula.

Este tratado, como todos los que presentan nuestras relaciones internacionales con la Francia, impuso á

España inmensos sacrificios sin compensacion alguna. España, aliada inútil de la Francia, segun el dicho de Mr. Thiers, con dolorosa verdad puede, hablando de la Francia, calificarla de aliada funesta y de fatal vecina. Alianza, paz ó guerra, todo ha de ser ruina para España: para el mal *no hay Pirineos*.

El proyecto de desembarco en Inglaterra tenia á la Europa en la mas afanosa ansiedad: la Gran Bretaña parecia entonces encerrar en sí el porvenir del mundo, considerándosela como el único dique que podia contener la impetuosidad del nuevo César, y de hecho era la única potencia que podia dar vida y sustento con su dinero á las coaliciones contra las legiones imperiales.

Sabido es que ese proyecto dependia, para su realizacion, de una batalla naval que, segun los cálculos de Napoleon, debia darse en el canal de la Mancha; poco importaba el resultado con tal que ocupara las escuadras inglesas mientras las lanchas y fuerzas sutiles, preparadas con las tropas de desembarco, atravesaban el canal: con este fin, y para engañar á los ingleses, fueron todas las combinaciones de Napoleon de enviar á las Antillas una escuadra que debia llamar en aquellos mares la de Nelson, y luego debia, burlando la vigilancia de este, recalar de repente á Europa, y presentarse en el canal de la Mancha.

Estas combinaciones tenían muchas probabilidades contrarias; mas, sobre todo, eran de imposible ejecución sin un arrojo temerario, y precisamente se eligió para llevarlas á efecto el marino menos dotado de esta cualidad, que suele merecer los favores de la buena suerte.

A este desgraciado almirante quiso nuestra fatal estrella que fuese confiado el mando de nuestra escuadra. Siguió esta á Villeneuve en todas sus peregrinaciones, en busca de azares de guerra en los que ningun interes español se ventilaba.

Para la ejecución de estos planes debía reunirse la escuadra francesa del Mediterráneo á la española fondeada en Cádiz, al mando del general Gravina, y este tenía las órdenes mas apremiantes del gobierno de unirse al almirante frances y de estar á sus órdenes, en cumplimiento de las que tenía dadas Napoleon.

Salió el almirante frances de Tolon el 30 de marzo de 1805 con once navíos, siete fragatas y dos bergantines. En la noche del 9 de abril se presentó al frente de Cádiz. En conformidad de las órdenes del gobierno, el general Gravina, que tenía su insignia en el navío *Argonauta*, de 80 cañones, zarpó y se unió á los franceses con tal prontitud, que el almirante Villeneuve le envió á decir que *su salida equivalia á una victoria;*

dicho que contesta *victoriosamente* á la injusta aseercion de Mr. Thiers cuando trata á nuestros marinos de *mes-pertos* (1).

La escuadra combinada se dirigió á la Martinica, adonde llegó el 14 de mayo. Allí reunió el almirante frances veinte y siete velas; á saber, los once navíos franceses que trajo de Tolon, el navío *Aigle*, que se le incorporó en Cádiz, y dos que condujo el contra-almirante Magon viniendo de Rochefort, y ademas siete fragatas, tambien francesas (2).

La escuadra española se componia de seis navíos; á saber, el *Argonauta*, que montaba el general Gravina; *América*, al mando de D. Juan Darrac; *San Rafael*, de 80 cañones, al mando del brigadier D. Francisco Montes; *Firme*, de 74, capitan D. Rafael Villavicencio; *Terrible*, de 74, capitan D. Francisco Vazquez Mondragon; *España*, de 64, capitan D. Bernardo Muñoz, y la fragata *Magdalena*, capitan D. José Caro. Total, veinte y nueve velas.

Permaneció Villeneuve en aquel fondeadero veinte dias, sin mas operacion que la toma del fuerte del Dia-

(1) Thiers, tom. VI, cap. XXII, pág. 480.

(2) Mr. Thiers dice seis fragatas. Se equivoca; y en prueba de su error le diremos los nombres de ellas: *Rhin*, *Thémis*, *Cornelie*, *Hortense*, *Syrene*, *Hermione* y *Didon*.

mante por una division de la escuadra combinada. Mr. Thiers, segun su loable costumbre, calla la parte que en el ataque y toma de esta posicion, reputada inespugnable, cupo á nuestros marinos. Otro historiador frances mas imparcial, marino mas justo apreciador del mérito de sus compañeros de armas, Mr. Jurien de la Gravière, dice: «El primer bote que atracó á tierra bajo una lluvia de balas y de metralla fue una lancha del almirante Gravina (1).»

El 4 de junio la escuadra combinada dió la vela rumbo á la Guadalupe : el 8, estando á la vista de Antigua, se divisó un convoy escoltado por una sola corbeta, se le dió caza, y fue apresado. Su valor se graduó en treinta y ocho millones de reales. Supo Villeneuve por papeles públicos y pasajeros que encontró en los buques apresados, que Nelson habia llegado á la Barbada, lo que era cierto, mas con solo nueve navíos; allí se le incorporó el almirante Cochrane con otros dos.

La noticia de estar tan cerca Nelson, si bien con fuerzas muy inferiores á la escuadra combinada, produjo en el ánimo de Villeneuve una impresion tan extraordinaria (2), que al momento resolvió volver á Europa; y

(1) Estudios sobre la última guerra marítima. *Revista de los dos mundos*, 15 de enero de 1847, pág. 221.

(2) Thiers, tom. V, pág. 423.

era tal su pavor, que ni siquiera consintió volver á las Antillas francesas para desembarcar las tropas que allí habia embarcado, y despachó con cuatro fragatas las que en ellas cupieron, para que las llevasen á la Martinica, quedando las demas á bordo (1); disposicion desatentada, pues privaba á las Antillas de una fuerza útil, y se recargaba la escuadra con tropas que no podian ser mas que un estorbo. En cuanto al convoy apresado, no pudiendo llevarlo, las fragatas encargadas de su custodia le pegaron fuego, llevando las tripulaciones á la Martinica.

Aquí empezamos la vindicacion de nuestra gloriosa Armada, no con nuestras débiles fuerzas, mas con el testimonio mas elevado que pueda desear la bien sentada reputacion de la Marina española; el testimonio de Napoleon mismo. Hé aquí lo que el emperador escribia al ministro de Marina sobre la precipitacion de Villeneuve, huyendo con las tropas que habia embarcado al saber que Nelson se hallaba en la Barbada:

«Campo imperial de Boulogne 13 de agosto de 1805.

»Mr. Décrés: Os remito el correo del Ferrol. Como Villeneuve no dice nunca nada en sus despachos, os

(1) Thiers, tomo V, pág. 424.

envio las cartas que recibo de Lauriston. Me las devolvéis cuando os hayais enterado de su contenido. Me confirman lo que ya sabia por cartas del general D'Houtot ; que no se han desembarcado tropas en la Martinica ; que no se ha dado cumplimiento á ninguna de mis órdenes, y que mis islas de la Martinica y de la Guadalupe han estado un momento muy comprometidas. Todo esto es efecto del pavor que se ha apoderado de Villeneuve, cuando sabia perfectamente que Nelson no tenia mas que doce navios, y que le sobraba tiempo para desembarcar sus tropas. Mis órdenes eran terminantes ; no debia traer consigo ninguna tropa, y ha traído hasta la mitad de la gente de la escuadra de Magon : hé aquí la causa de haber tenido la escuadra tantos enfermos y escaseado de agua. Todo esto me prueba que *Villeneuve es un pobre hombre* que ve las cosas doble, y que tiene mas vista que carácter. Veo por lo demas que las escuadras están animadas del mejor espíritu... ¿De qué se queja, pues, Villeneuve de parte de los españoles? Estos SE HAN BATIDO COMO LEONES. Ruego á Dios que os tenga en su santa y digna guarda (1).»

(1) General Mathieu Dumas. *Précis des événements militaires* tom. XII, pág. 251.

¡ Lo oís, marinos de la Armada española! El mejor juez del valor militar proclama que en Finisterre vuestros antepasados *se batieron como leones*. Esto ya lo sabíamos; mas nos place dar con esas memorables palabras de Napoleon en rostro al detractor de los valientes de 1805, á Mr. Thiers, que, al escribir la historia y al hablar de nuestros marinos, no supo recordar un homenaje pagado al valor por el héroe cuya vida narra. Otros elogios notables tendremos que presentar del mismo Napoleon.

Regresó la escuadra á Europa. Desmoralizado Villeneuve con sus continuas zozobras, la contrariedad del mal tiempo, que encontró por haber tomado una mala derrota (1), y las enfermedades que acometieron á las tripulaciones y tropas, no pensaba mas que en ampararse en el puerto de Cádiz, si bien sus instrucciones le llamaban á un punto opuesto. En esta funesta disposicion de ánimo iba navegando, cuando el 22 de julio,

(1) «Villeneuve navegaba para Europa corriendo el paralelo de las islas Terceras; llegó á la vista de estas el 30 de junio, se encontró allí con las fragatas, y reinando los vientos á la cabeza, tuvo que bajar de latitud para atracar la costa de España. Como era consiguiendo, á sesenta ó setenta leguas de tierra se le declararon los Nordeste, y hallándose por paralelos bajos que le imposibilitaban correrse hácia el Sur, tuvo que seguir á punta de bolina de una y otra vuelta, habiendo tenido que capear algunos días por la fuerza

siguiendo rumbo al Ferrol, gracias á las instancias del general Lauriston, se avistó con la escuadra inglesa de Calder sobre el cabo de Finisterre, compuesta esta de veinte y una velas, de las cuales quince eran navíos.

Oportuno será explicar por qué la escuadra del almirante Calder vino como á tropezar con la escuadra combinada, y demostrar cómo con un poco mas de actividad por parte de Villeneuve hubiera este podido sorprender á Calder al frente del Ferrol cuando no tenia mas que diez navíos á sus órdenes.

Al abrirse el año 1805 habia fondeados en el Ferrol de quince á veinte navíos españoles y franceses listos y prontos á salir á la mar. Los ingleses al principio no pudieron disponer mas que de siete navíos que cruzasen al frente del Ferrol, y en 15 de julio no era el crucero mas que de diez navíos. Entonces se unió á Calder el almirante Stirling con otros cinco navíos destacados del crucero de Rochefort. Al propio tiempo que Calder reci-

del viento : estas contrariedades retardaron la derrota de la escuadra combinada y ocasionaron el encuentro con la inglesa del almirante Calder, veinte y cinco leguas al S. E. del cabo Finisterre, trabándose el combate que tuvo lugar el 22 de julio, el cual denominan los españoles y franceses de Finisterre, y los ingleses del Ferrol.»

(Francisco de Paula Pavia. *Revista militar.*)

bia este refuerzo le llegaban órdenes del alrante Cornwallis para que se adelantase treinta ó cuarenta leguas en alta mar, y cruzase allí durante seis ú ocho dias con el objeto de interceptar la escuadra combinada, que Cornwallis suponía debía ser de catorce navíos solamente á su regreso para Europa. Trascurridos esos pocos dias, las dos escuadras debían volver cada una á su primer apostadero; esto es, Calder al frente del Ferrol, y Stirling al de Rochefort. Desde luego se echaba de ver que semejante combinacion quedaba sin resultado si la escuadra combinada hubiese llegado siete ú ocho dias antes ó despues; mas el 19 de julio Calder recibió por un buque-correo de Lisboa copia de una orden de Nelson fecha 15 de junio á la mar, dirigida al oficial que mandase las fuerzas navales en el Tajo: esta orden avisaba que la escuadra combinada habia pasado á la vista de Antigua el 8 de junio rumbo al Norte, lo que hacia suponer que se dirigia á Europa; mandaba Nelson del modo mas apremiante al oficial que recibiera esta orden, que diese la vela al momento rumbo al Ferrol ó enviase un buque con esta noticia al comandante del crucero inglés al frente de este punto, previniéndole que estuviese en guardia para el caso que la escuadra combinada se presentase en ademan de hacer levantar el bloqueo del Ferrol. Con este aviso, en cuanto Calder

avistó en 22 de julio buques al horizonte, no le cupo duda que era la escuadra combinada (1).

En los momentos mismos en que Nelson, con incansable actividad y fabulosa prevision, daba esas providencias, veamos cómo apreciaba Napoleon las eventualidades que esperaban á esa misma escuadra. Conocer las previsiones de los dos mas preclaros ingenios guerreros de nuestra época en tierra y en mar es de sumo interes.

En 4 de mayo de 1805 Napoleon escribia al ministro de Marina desde Alejandría (Piamonte): «Cuando el almirante Villeneuve se presente al frente del Ferrol, no encontrará una escuadra inglesa igual á la que tenga á sus órdenes, porque los ingleses han de observar mas bien que bloquear el Ferrol, y por otra parte, la escuadra inglesa del Ferrol no sabrá á dónde se dirige Villeneuve, ni si la escuadra que verá es la de Brest.» Y con fecha del 9 de junio desde Milan escribia Napoleon al mismo ministro: «Parece que el Ferrol no está bloqueado; así, pues, Villeneuve no tendrá que sostener allí un combate (2).»

Véase cómo Nelson, hombre tan extraordinario en

(1) Victorias y conquistas, tom. 16, pág. 137.

(2) General Mathieu Dumas. *Précis des événements militaires*, tom. XII, págs. 241 y 268.

la mar como Napoleon en tierra, calculó mucho mejor que este los sucesos que luego sobrevinieron.

El capitán de navío D. Francisco de Paula Pavía, en su publicacion del 10 de abril último sobre los sucesos que nos ocupan, apreciando la marcha de Villeneuve á su regreso á Europa, da tambien como causa del encuentro fortuito de Villeneuve con Calder la derrota que tomó el almirante frances á su regreso á Europa.

«Si Villeneuve, dice, cuando dejó el mar de las Antillas, no escogiera para punto de reunion las Terceras, y hubiera ganado á ponerse en alta latitud para cortar el meridiano de dichas islas por cien leguas al Norte, que es la derrota que ha demostrado la esperiencia como mas conveniente, los vientos á la cabeza que encontró le hubieran sido favorables, y al tropezar con los Nordeste, tan frecuentes en aquella estacion y paraje, navegaria arribado sobre la costa de España, y ejecutaria su recala al Ferrol sin tropezar con Calder; hubiera hecho su viaje en mucho menos tiempo, y evitado que este almirante inglés recibiera el refuerzo de cinco navíos que su gobierno le envió cuando supo la direccion de la escuadra franco-española.»

Antes de entrar en la narracion del combate de Fi-

nisterre, nos detendremos un tanto en apreciar los juicios de los naturales defensores del almirante Villeneuve, que, por nuestra desgracia, allí mandaba. Mr. Thiers, Mr. Jurien de la Gravière, el general Mathieu Dumas, y por último Napoleon, serán los historiadores que nos darán las pruebas razonadas del estado de desmoralizacion del almirante frances, presa de una especie de vértigo mental que no le dejaba el libre uso de sus facultades. Sucumbia el desventurado Villeneuve abrumado con el peso de la responsabilidad que habia asumido, y descorazonado, desconfiaba absolutamente de sí mismo y de todos.

Para tener una idea exacta de la calenturienta agitación en que vivia Napoleon con respecto á la expedición de Villeneuve á la Martinica y regreso á Europa, hay que leer toda la correspondencia del emperador con su ministro de Marina, no siéndonos posible reproducirla por entero por ser sobradamente voluminosa (1). En un apéndice daremos las mas interesantes, sacando para nuestra narracion los pasos mas importantes. Fácil es calcular que la suerte de la escuadra de Villeneuve debia tener al emperador en una continua zozobra, pues el

(1) «La correspondencia de Napoleon con el ministro de Marina, duque Décrés, y que dictó él mismo, me ha sido confiada por la duquesa su esposa.» (General Mathieu Dumas, tom. XI, pág. 93.)

éxito de su gigantesca expedicion á las playas de Inglaterra dependia esclusivamente de lo que hiciera Villeneuve. Así vemos ese hombré extraordinario, enmedio de su marcha triunfal por Italia, donde fue á coronarse rey, ocuparse sin cesar de la escuadra de Villeneuve, lo mismo que en sus reales de Boulogne; toda prevision le parece poca, toda precaucion escasa. Piensa por todos y á todo, y cuando, á pesar de su fabulosa actividad y de su incommensurable genio, vió sus colosales proyectos malogrados por la impericia de Villeneuve, concibió otros no menos grandes, pero de mas fácil ejecucion, porque los habia de dirigir él mismo. Mas adelante veremos cómo sobrevino tan portentosa inspiracion á ese hombre sin par.

El plan de Napoleon era que Villeneuve, á su regreso á Europa, fuese á reunirse en el Ferrol á los navíos españoles allí surtos; que con estos fuese á incorporarse con las escuadras de Rochefort y de Brest, y presentarse con una fuerza de sesenta y tantos navíos al frente de Boulogne. Las instrucciones de Napoleon á su almirante desarrollan perfectamente este plan, y las reproducimos por ser la pintura mas elocuente del pensamiento imperial.

PRIMER PROYECTO DE INSTRUCCIONES AL ALMIRANTE
VILLENEUVE.

PAVIA 8 de mayo de 1805.

Vuestra escuadra, compuesta de catorce navíos franceses y de seis españoles, se hallará reforzada al llegar al *Ferrol* con cinco navíos nuestros y con nueve del rey de España, lo que os dará una escuadra de diez y nueve navíos nuestros y quince del rey de España.

Tenemos cinco navíos y tres fragatas en la bahía de la isla de *Aix*, un navío y una fragata en la de *Lorient*, prontos y listos á dar la vela: os dejamos dueño de desviaros de vuestra derrota para incorporar estos seis navíos á vuestra escuadra, consultando para esto la naturaleza de los vientos y de las circunstancias.

Si nuestra escuadra del *Ferrol* estuviese varios dias sin poder salir, vereis en esto una razon para presentaros al frente de la isla de *Aix* sin pérdida de tiempo, dando órdenes á la escuadra del *Ferrol* de seguiros, lo que podrá hacer con facilidad, puesto que habreis dispersado el crucero enemigo: si, al contrario, las escuadras del *Ferrol* tuvieran un tiempo favorable para salir y reunirse á vuestra insignia sin experimentar detencion alguna, y

que los vientos fuesen tales, que os diesen la esperanza de marchar con rapidez á vuestro destino, tal vez seria preferible dejar la escuadra de *Rocheport* para no desviarnos de vuestra derrota, porque toda detencion tendria por resultado que fuese mayor la fuerza enemiga del crucero de *Brest*.

Maniobraréis, pues, para realizar vuestra union con el almirante Gantheaume; fondeareis por delante del *Goulet*, bajo la proteccion de las fuertes baterias que hemos establecido entre *Bertheaume* y *Camaret*. De un mes acá el enemigo no ha presentado á la vista mas que quince, diez y ocho y nunca mas de veinte navios. Nuestra intencion es que la reunion se efectúe evitando un combate, y que si os llegáreis á ver en la necesidad de empeñarlo, sea lo mas cerca posible de *Brest*, para que el almirante Gantheaume pueda cooperar. Estimamos que en vuestra derrota del *Ferrol* á *Brest* debeis mudar de rumbo con el fin de evitar el crucero al frente de *Brest*, si este se resolviese á adelantarse quince ó veinte leguas á vuestro encuentro: en vuestra última falsa derrota debeis dirigiros sobre el cabo *Lezard*, de modo que no podais tropezar con el enemigo, ó de encontrarlo, que sea lo mas cerca posible de *Brest*.

Ejecutada vuestra reunion con la escuadra del almirante Gantheaume, que os da un refuerzo de veinte y un

escelentes navíos, vuestras fuerzas serán mucho mas considerables que las que el enemigo os pueda oponer, y entonces os dirigireis rumbo á *Boulogne*, donde estaremos de nuestra persona.

De todas las operaciones, esta me parece preferible, como la mas segura; mas si al llegar al cabo *Lezard*, los vientos ú otras circunstancias favorables os indujeran á creer que os fuese posible penetrar en la *Mancha*, ganar algunos dias sobre la escuadra enemiga de *Brest*, y llegar tres ó cuatro dias antes que ella al frente de *Boulogne*, os dejamos dueño de no acercaros á *Brest* y de venir á *Boulogne*. Si vuestra presencia nos hace dueños de la mar durante tres dias al frente de *Boulogne*, tenemos toda facilidad para hacer nuestra espedicion, compuesta de ciento sesenta mil hombres embarcados en dos mil bajeles.

Cherbourg está armado, y puede contener vuestra escuadra y protegerla contra toda especie de fuerzas enemigas. Tenemos víveres para vuestra escuadra en *Brest*, en *Cherbourg* y en *Boulogne*. Confiamos enteramente en vuestro celo, en vuestra esperiencia, en vuestro perfecto conocimiento de la mar y de las localidades en que vais á operar, para hacer todo lo que os parezca conveniente para llenar el objeto que nos hemos propuesto.

Por el conocimiento que poseemos de la distribucion de las fuerzas enemigas, tenemos motivos para creer que con una escuadra de mas de diez y seis navíos de guerra al frente de *Boulogne* seríamos dueños absolutos de la mar, en la suposicion que se hubiese evitado la escuadra de *Brest* y dejádola atras.

Nuestro ministro de Marina está encargado de escribiros detenidamente para recomendaros todas las precauciones posibles con el fin de que el almirante Gantheaume tenga aviso de todos vuestros movimientos, sea á vuestra salida del *Ferrol*, sea á vuestra llegada á los *parcajes* de *Brest*.

SEGUNDO PROYECTO DE INSTRUCCIONES PARA EL ALMIRANTE
VILLENEUVE.

La direccion que debeis tomar inmediatamente despues de vuestra union en el *Ferrol*, depende de tantas circunstancias diferentes, que tengo que confiarme á vuestra experiencia de la mar y á vuestro celo por mi servicio. En efecto, desde vuestra salida para la *Martínica* han sucedido tantas cosas, que el conocimiento de las fuerzas enemigas que habeis atraído á América, la fuerza de la escuadra del *Ferrol* y del crucero enemigo al frente de este puerto, la situacion de vuestra escuadra

son otros tantos elementos necesarios para disponer imperiosamente de vuestro ulterior destino.

El objeto principal de toda la operacion es alcanzar durante algunos dias la superioridad al frente de *Boulogne*. Dueños del estrecho por cuatro dias , ciento y cincuenta mil hombres , embarcados en dos mil bajeles, realizan completamente la espedicion. Para llegar á este grande objeto, inmediatamente que hayais llegado al *Ferrol* teneis cuatro partidos en que escoger.

El primero , presentaros al frente de *Rochefort* , y reuniros á los cinco navíos que tengo en esa bahía. He enviado instrucciones al navío *Regulus* , que se halla en *Lorient* , de irse á reunir con vos. Así con veinte y cinco navíos franceses y quince navíos españoles haceis vuestra union con la escuadra de *Brest*, y en número de mas de sesenta navíos de línea entrareis en la Mancha.

El segundo, dejar la escuadra de *Rochefort* , que ocupa un igual número de navíos enemigos , y dirigiros lo mas pronto posible rumbo á *Brest*, para realizar vuestra reunion con el almirante Gantheaume.

El tercero, realizada vuestra reunion con la escuadra del *Ferrol*, doblar la Irlanda y reuniros á la escuadra de *Texel* , fuerte de siete navíos, y al convoy , y presentaros al frente de *Boulogne*.

El cuarto parece debiera ser el de dirigiros sobre el

cabo *Lezard*, y á treinta leguas en alta mar aprovechar un viento de O. para correrse por las costas de Inglaterra, evitando el encuentro de la escuadra que bloquea á *Brest*, y llegar cuatro ó cinco dias antes que ella al frente de *Boulogne*. Para cada una de estas operaciones, calculando los víveres que hallareis á bordo de los buques franceses y españoles, los que hallareis tambien en *Rochefort*, estareis suficientemente provisto; y en la prevision, ya muy antigua, de vuestra expedicion, he acopiado una cantidad de víveres en *Brest*, en *Cherbourg* y en *Boulogne*.

Si os determinais por la reunion con la escuadra de *Brest*, debeis tentar de efectuarlo sin combate; y si es empresa sobradamente difícil, calcular de manera á pelear lo mas cerca posible de *Brest*; para esto hay que engañar al enemigo con falsas derrotas, para el caso que, al saber que habeis llegado al *Ferrol*, se resolviese á adelantarse unas veinte leguas á vuestro encuentro. Si, al contrario, os resolveis á doblar la Irlanda, debeis pasar fuera de la vista de las costas, y disimular cuanto os sea posible vuestra derrota al enemigo; este os creerá por algun tiempo vuelto al Mediterráneo, y así se propagará la noticia por cuantos medios haya.

El almirante Gantheaume, con veinte y un navíos aprovisionados con seis meses de víveres, se halla fon-

deado fuera del *Goulet*, entre *Bertheaume* y *Camaret*, bajo la proteccion de baterías de mas de ciento y cincuenta bocas de fuego. En cuanto habreis llegado al *Ferrol*, dará la vela; así fondeado le es mucho mas fácil salir que en cualquiera otro fondeadero dentro del *Goulet*.

En el caso que opteis por vuestra reunion con *Brest*, tendreis que avisar con bergantines que hareis arribar á la costa lo mas cerca posible de *Brest*, con un oficial que no ha de perder un minuto para llevar el aviso al almirante Gantheaume.

Si doblais la Irlanda, ireis al *Texel*. Allí encontrareis instrucciones positivas que he remitido, y tambien notas sobre la situacion del enemigo en aquellos parajes.

Si de resultas de los sucesos de América, ó durante vuestra navegacion, os llegáreis á encontrar en una situacion que no os permitiera cumplir lo prescrito en estas instrucciones, y que no tuviérais que pensar en ninguna otra nueva operacion, hareis salir del *Ferrol* la escuadra del almirante Gourdon, con los tres ó cuatro navíos españoles mejores veleros, para establecer un crucero en conformidad á las instrucciones que van adjuntas. Nuestra intencion es que hagais levantar el bloqueo de *Rochefort*; que deis las instrucciones adjuntas al capitán Allemand, cuya salida favorecereis, y esto hecho, llevareis mi escuadra á Cádiz con los navíos del *Ferrol*,

apoyareis la entrada de la escuadra de *Cartagena* en *Cádiz*, ocupareis el estrecho, destrozareis lo que haya en la bahía de Gibraltar, y allí os aprovisionareis de víveres.

Veria con harto sentimiento mio que estas últimas circunstancias, ó algunos combates con fuerzas inferiores que hubiérais sostenido, ó casos de separacion ú otros sucesos aplazasen la época de nuestra importante operacion; con todo, he querido prever los casos en que os podeis hallar, y las resoluciones que habeis de tomar en circunstancias que no puedo calcular y que no me es dado conocer.

¡Admirable concepcion del genio creador, y fracasó por estar confiada á quien no era capaz de elevarse á tanta altura! En su interesante correspondencia con su ministro, vemos á Napoleon afanarse por preverlo todo, por no dejar la menor duda en el ánimo de los que debian concurrir á la realizacion de sus grandes designios. Se esmera para que penetre en el ánimo de sus subalternos una centella de su prodigioso genio: el pensamiento, fijo en esa laguna que le ataja el paso, parece inspirarse de las dificultades mismas que se presentan para serles superior. Villeneuve... ¡oh!... esa es su constante pesadilla... lo juzga por lo que vale, piensa en varias ocasiones quitarle el mando, y se detiene sin duda teme-

roso que otro jefe de escuadra no le serviría mejor... Y sobre todo, Villeneuve está lejos, se ignora su paradero; regresará... Para ese caso ya lo tiene mentalmente exonerado. Oigamos á Napoleon mismo en su pintoresco é inimitable lenguaje.

«MILAN (1)...

» Mr. Décrés: Os devuelvo vuestro correo. Estimo que Villeneuve no tiene el carácter necesario: dos navíos españoles se han abordado; algunos hombres se han puesto malos á bordo de estos buques; añadid á esto dos dias de vientos contrarios, un buque enemigo que ha venido á observarlo, el dicho que Nelson se ha reunido á Calder, y ya teneis á Villeneuve que altera todos sus planes, siendo así que todos estos incidentes de por sí nada valen. Lo que hay sobre todo de mas chocante es que, encargado de una expedicion tan complicada, no dé por menor alguno; no dice lo que hará ni lo que dejará de hacer: es hombre que no tiene la menor práctica de la guerra. Si Nelson se hubiera reunido á Calder, y se hubiera considerado con fuerzas suficientes, se hubiera

(1) Esta carta, que no tiene fecha, se escribiría entre el 9 y el 14 de junio de 1805, pues se halla entre las dos que llevan esas fechas.

presentado al frente del *Ferrol*. Esto se cae de su peso. Sabeis que los diarios ingleses dicen que Nelson ha ido á *Canarias*; en esta situacion despachareis otro correo extraordinario á *Brest*, con instrucciones al almirante Gantheaume, y le dareis la órden para que si Villeneuve se presenta al frente de *Brest* por el *Raz*, no le deje entrar, y tome el mando de la escuadra, dando la vela para venir á *Boulogne*. Si Villeneuve se ha ido á *Cádiz*, mi intencion es que se venga á la *Mancha* cuando haya reunido los seis navíos surtos en ese puerto, y haya tomado dos meses de víveres. Si hay posibilidad de que se le reuna la escuadra de *Cartagena*, que lo ejecute. Voy á redactar mi despacho para Gantheaume y dar mi decreto. Os enviaré uno y otro dentro de un cuarto de hora. Esperaré para escribir mi despacho para *Cádiz* la llegada del correo de mañana. En cuanto á los cruceros, no concibo ese grado de estupidez de hacerlos salir con menos de seis meses de víveres. Ruego á Dios etc.»

«VERONA 16 de junio de 1805.

»Mr. Décrés: Veo por vuestra carta del 21 á las ocho de la mañana que siete navíos y dos fragatas están al frente de *Rocheport*. No veo lo que podia hacer el al-

mirante Gantheaume. ¿A qué conducía una batalla? A nada. Haced poner en los diarios que los ingleses, enterados que la escuadra de *Rocheport* había llegado el 18, han enviado ocho navíos al frente de este puerto, y que han debilitado de igual fuerza el crucero de *Brest*; de manera que el 18, 19 y 20 su crucero no era mas que de quince navíos, y que no se concibe cómo la escuadra francesa no ha aprovechado esta circunstancia. Al día siguiente hareis decir por otro diario que es muy extraño que los periodistas se permitan semejantes reflexiones; que antes de censurar ó aprobar la conducta de un almirante seria bueno conocer las instrucciones que este tenia, y que como probablemente el emperador no las habia comunicado á los periodistas, cuanto dicen estos sobre el particular es escusado; que la escuadra de *Rocheport* se preparaba á dar la vela á la primera señal, porque los ingleses no podrian sostener el bloqueo.

»Es inútil que en vuestra carta al contra-almirante Gourdon le habléis de *Brest* y de la *Mancha*; basta que le digais que está destinado á nuevas operaciones con la escuadra que se le reunirá. Hallo que no se recomienda bastante el secreto; hay que prevenirle que el príncipe de la Paz no lo conoce, y que el Sr. de Grandallana no lo debe conocer; que yo, vos y él (Gourdon) somos los únicos que lo sabemos; que debe apreciar la suma im-

portancia y suma necesidad de callarse. No quiero que Grandallana mande mi escuadra; consideraria mi expedicion como fallida: si en España se supiera mi secreto, todo lo pudiera comprometer. Una sola palabra teneis que decir al príncipe de la Paz, y es que habiendo mandado á mi escuadra del *Ferrol* que fuese á la *Coruña*, he creido que la española debia hacer lo mismo. No entrareis en pormenores. Temo que si las escuadras combinadas se mantienen á la vela, atraigan una fuerza considerable enemiga al *Ferrol*, y de rechazo sobre la línea de operaciones. En todas estas cosas hay que dejar algo á las circunstancias. No sé hasta qué punto es necesario mandar que las escuadras vayan á la *Coruña*; no conozco bastante las localidades: con todo, me parece que es mucho mas sencillo que Gourdon vaya. Escribid al príncipe de la Paz que mande que vayan los buques españoles que lo puedan efectuar: así el pequeño número de bajeles que permanezca en el *Ferrol* tendrá mas facilidad para salir. No menteis la palabra *Brest* ni *Mancha* á nadie. Ignoro por otra parte hasta qué punto el gobierno español quisiera coadyuvar á semejante proyecto; así es que siempre he eludido contestar cada vez que se me ha pedido mi secreto. En cuanto á vos, vuestra contestacion es muy sencilla; direis que nada sabeis.

»Ruego á Dios etc.»

¡ Qué portentosa actividad de inteligencia ! ¡ Hasta los pormenores de noticias para deslumbrar son obra suya!!!

Regresa Villeneuve, sostiene el combate de Finisterre, entra en el Ferrol, y sin intentar siquiera dar cumplimiento á sus instrucciones, ejecutando uno de los cuatro partidos que le indicaba Napoleon, se dirige á Cádiz, donde llega el dia mismo que se le esperaba al frente de Brest. Ya entonces la ira, el despecho brotan del alma volcánica del emperador, y su indignacion contra el infeliz Villeneuve no conoce límites, pues ve todos sus dorados ensueños desvanecidos.

«Campo imperial de Boulogne 10 de agosto de 1805.

»Mr. Décrés : Escribid á Villeneuve que espero que habrá continuado en el desempeño de su mision; que seria por demas deshonoroso que una refriega de tres horas, un combate con catorce navíos hiciese fracasar tan grandes proyectos. Escribid al príncipe de la Paz para manifestarle con qué sentimiento he recibido la noticia del apresamiento de dos navíos españoles.»

«Idem 11 de agosto.

»Mr. Décrés: Hallareis adjuntos los despachos que he recibido: Lauriston me escribe que se seguirá adelante; que los comandantes y las tripulaciones están en el mejor sentido; que Villeneuve, á quien no falta talento, tarda demasiado en tomar una resolucion; que si hubiese hecho el movimiento que habeis indicado, hubiera salvado los navíos españoles y apresado buques ingleses, y el resultado hubiese sido completo; que *Gravina*, al contrario, es todo genio y decision en el combate; que si Villeneuve hubiese tenido estas cualidades, el combate hubiera sido lo mas brillante posible (1).»

«Idem 13 de agosto de 1805.

»Mr. Décrés: Despachareis un correo extraordinario al *Ferrol*; hareis conocer al almirante Villeneuve mi desagrado en vista del tiempo precioso que está perdiendo. Le direis que Lallemand, habiendo avistado las costas de Irlanda, ha llamado á sí un destacamento de la

(1) *Précis des événements militaires*, tom. XII, pág. 247.

escuadra inglesa; que espero que en cuanto los vientos se lo permitan habrá salido y maniobrado para reunirse á Lallemand en uno de los puntos que se le han señalado... que no eche sobre la bandera el baldon de permanecer bloqueado en el *Ferrol* por una escuadra inferior en número.»

«Idem 24 de agosto de 1803.

»Mr. Décrés: He recibido vuestra carta de ayer. Con treinta navíos mis almirantes no deben temer á veinte y cuatro ingleses; á no ser así, seria preciso renunciar á tener marina. Si Villeneuve permanece el 13, 14, 15 y 16 en el *Ferrol*, no me quejaré; mas si se queda un dia mas, teniendo el viento favorable y solamente veinte y cuatro navíos ingleses al frente, es el último de los hombres... si sale con sus treinta navíos, está seguro de unirse con Lallemand... si no sale, pone en peligro la escuadra de Lallemand... Seguramente la escuadra de Lallemand puede dar que correr á Calder por muchos dias... ¡Cuántas probabilidades de buen éxito!... Si tuviera yo un hombre allí... los contra-almirantes que he hecho son hombres que no pueden prestarme grandes servicios; necesito hombres de un mérito superior... ¿No seria posible hallar en la marina un hombre emprendedor que

vea las cosas á sangre fria, y como hay que verlas en los combates y en las diferentes combinaciones de las escuadras?...»

Cuando, por último, llegó la noticia que la escuadra combinada del Ferrol se hallaba en Cádiz, el furor de Napoleon estalló y se manifestó en los términos mas crudos; la palabra *traicion* salió de sus labios. No era traidor el desventurado Villeneuve; mas culpable era quien se empeñaba en confiarle un mando tan superior á sus fuerzas: esa incapacidad, es cierto, se patentizaba de un modo que podia sorprender. En el primer paroxismo de su ira, Napoleon no quiso oir nada en favor del desgraciado almirante; ordenó al ministro de Marina que redactase una memoria sobre la conducta de Villeneuve, y él mismo dictó los capítulos de culpa que debian servir de bases al exámen de la conducta del almirante. Los reproducimos en su testo:

«1.º No ha desembarcado en la Martinica y en la Guadalupe el 67.º regimiento y las tropas que el almirante Magon tenia á su bordo; 2.º, ha espuesto esas colonias no enviando con las cuatro fragatas mil y doscientos hombres de preferencia entre las guarniciones; 3.º, se ha conducido mal en el combate del 22 de julio no vol-

viendo á atacar una escuadra desarbolada que llevaba dos navíos á remolque; 4.º, llegado al Ferrol, abandonó la mar al almirante Calder cuando estaba para llegar una division de cinco navíos, y no ha cruzado al frente del Ferrol hasta la llegada de esa division; 5.º, se le ha hecho saber que la escuadra veia navíos enemigos que se llevaban la fragata *Didon* á remolque, y nada ha hecho para dar caza á esos buques y rescatar la fragata; 6.º, salió del Ferrol el 14 de agosto, y en vez de venir á Brest se ha dirigido á Cádiz, faltando así á mis instrucciones positivas; 7.º, por último, ha sabido que la escuadra de Lallemand debia venir á Vigo para recibir órdenes, y ha dado la vela del Ferrol sin dejar nuevas órdenes á este oficial, habiéndole, al contrario, hecho entregar instrucciones enteramente opuestas que comprometian esta escuadra, pues le mandaba que se dirigiese á Brest mientras él, Villeneuve, se dirigia á Cádiz (1).»

«Campo imperial de Boulogne 31 de agosto de 1805.

«Mr. Décrés: La escuadra de Nelson hace parte de la de Calder, mas Nelson y su navío no están allí. ¡Qué ocasion ha perdido Villeneuve! Podia, llegando á *Brest*

(1) General conde Mathieu Dumas, tom. XI, pág. 84.

y tomando rumbo á cierta distancia, ir de vuelta encontrada con Calder, caer de repente sobre Cornwallis, con sus treinta navíos batir los veinte ingleses, y adquirir una preponderancia decidida. Dios etc.»

A pesar de estas demostraciones de un desagrado violento, formulado en una especie de requisitoria contra el desdichado Villeneuve, todavía no salía una orden terminante para su exoneracion. Mas fueron hacinándose los motivos de descontento del emperador, y por último, resolvió el relevo de Villeneuve, resolucion, por nuestra desgracia, sobradamente tardía. La carta que para la separacion del mando de Villeneuve escribe Napoleon á su ministro de Marina merece que la reproduzcamos por entero, no tanto porque en ella espresa Napoleon la opinion que le merecia Villeneuve de un modo que absuelve nuestra Armada de los cargos injustos que no ha temido hacerle Mr. Thiers, sino porque tenemos la indecible satisfaccion de poder presentar un testimonio auténtico; que en el dia antes en que tan duras palabras usaba contra su almirante, el ministro de Marina frances dirigia al general Gravina una carta en que, en nombre del emperador, ensalzaba el mérito de la escuadra española y el de su dignísimo jefe. Este contraste, que sabrán apreciar nuestros marinos y los españoles todos, no será

la menor recompensa que hemos alcanzado en premio de nuestro afan patriótico por vindicar el honor nacional.

Hé aquí las dos cartas:

«SAINT CLOUD 17 de setiembre de 1803.

»Mr. Décrés: Os devuelvo vuestros despachos; resulta de su contenido que han pasado quince dias, y la reunion con la escuadra de *Cartagena* no se ha verificado; que el almirante Villeneuve la considera peligrosa, y que está poco menos que bloqueado por once navíos ingleses. Quiero que mi escuadra salga, vaya á *Nápoles*, y desembarque en un puerto cualquiera el cuerpo de tropas que tiene embarcado para que se reuna al ejército de Saint-Cyr. Podria apresar un navío inglés y una fragata rusa que allí se encuentran. Permaneceria en las aguas de *Nápoles* el tiempo que se considerase necesario para hacer todo el mal posible al enemigo, y para interceptar el convoy que piensa llevar á *Malta*: realizada esta expedicion, la escuadra volveria á *Tolon*, donde hallaria cuanto necesitase para aprovisionarse y habilitarse. La permanencia de una escuadra tan considerable en *Tolon* tendrá resultados incalculables; llamará á sí una poderosa fuerza enemiga. Hé aquí el partido mas

provechoso que se puede sacar de esta escuadra en las circunstancias presentes. Estimo, pues, que hay dos cosas que hacer: primero, enviar un correo extraordinario al almirante Villeneuve para mandarle que haga ese movimiento; segundo, como *su escesaiva pusilanimidad* será obstáculo para que lo emprenda, enviareis para relevarlo en el mando al almirante Rosilly, que llevará cartas con órdenes al almirante Villeneuve para que se presente en Francia á dar cuenta de su conducta. Si el almirante Rosilly halla la escuadra, tomará el mando de ella; si no la halla, esto no se ha de prever, deberá volver y dirigirse á *Tolon* para tomar igualmente el mando de la escuadra á su vuelta. La frialdad con que Villeneuve habla de la escuadra de Lallemand es muy notable (1).

»Ruego á Dios etc.»

Carta del ministro de Marina, Décrés, al general Gravina.

»PARIS 29 fructidor año XIII (16 de setiembre).

»Señor almirante: Remito al almirante Villeneuve las

(1) General Mathieu Dumas, tom. XII., pág. 260.

instrucciones de S. M. sobre las operaciones á las cuales l'armada combinada está destinada.

»Es de suma importancia que pueda dar á la vela sin retardo, y yo sé cuánto se puede contar sobre vuestro celo y actividad.

»Es menester que todos los buques lleven tres meses de víveres, y yo os ruego de querer bien concurrir con l'almirante Villeneuve para que los buques españoles que tuviesen una mayor cantidad, pudiesen pasarlos sobre los navíos franceses, de manera que toda l'armada estuviese igualmente aprovisionada.

»El interes de las dos potencias son tan comunes, que no se puede dudar á partir los medios de los cuales se puede disponer; por otra parte yo he hecho hacer considerables provisiones sobre todos los puntos donde es posible que toque l'armada combinada.

»S. M. ha visto con una viva satisfaccion la conducta brillante que vos, señor almirante, y toda la escuadra española habia tenido en el combate del 3 de thermidor (22 de julio). S. M. no se espresa jamás sobre lo que á vos pertenece, que con las demostraciones de una particular estimacion. S. M. cuenta esencialmente sobre vuestro celo, sobre vuestro talento y sobre vuestro valor conocido.

»Recibid la seguridad de mi alta consideracion.

»El ministro de Marina y de las Colonias.=Firado,
DÉCRÉS (1).»

El cotejo de estas dos cartas; el contraste de la opinion que merecian á Napoleon Gravina y Villeneuve; el tributo de elogios, harto merecido, mas noblemente otorgado al valor español y á la conducta de *toda la escuadra española* en Finisterre, no necesitan comentarios; todo lo que dijéramos seria debilitar la fuerza de las honrosas espresiones de Napoleon.

Aunque todo ha de aparecer pálido y descolorido al lado de las opiniones del guerrero imperial, cumple á nuestro propósito reproducir testimonios, aunque menos autorizados, de esta verdad; que en los reveses navales de 1805 ninguna culpa le cabe á nuestra heroica Marina, recayendo la tremenda responsabilidad de nuestras desgracias sobre el almirante que mandaba las escuadras combinadas, y sobre el que, conociéndolo, le conservó el mando. Si la orden del 27 de setiembre de 1805 se

(1) Archivo de Marina. Esta carta, cuya traduccion es de puño y letra del general Gravina, fue remitida por este con oficio de 28 de setiembre de 1805. Para mayor autenticidad hemos conservado el no muy castizo castellano ni muy apropiada version del frances, y hasta las faltas de ortografía castellana.

hubiera cumplido sin dilacion, no tuviéramos que lamentar la fatal jornada del 21 de octubre.

Empezaremos por Mr. Thiers. Narrando Mr. Thiers el encuentro de la escuadra combinada con la de Calder en 22 de julio de 1805, dice :

«A Villeneuve ya no le cupo duda que iba á empeñarse un combate, ni pensó rehuirlo, pues la responsabilidad, y no los peligros, le abrumaba. Devorado de ansiedad, perdió un tiempo precioso en formar la línea de batalla; el general Lauriston le aguijoneaba sin cesar, le apremiaba desde las once de la mañana para que diese la órden, que no comunicó hasta la una de la tarde. Así se perdieron las mejores horas del dia, lo que hubo lugar de lamentar muy luego. Los navíos de la escuadra combinada emplearon dos horas en formar la línea de batalla, y hasta las tres de la tarde no estuvieron en línea ordenada los veinte navíos: los españoles tomaron la cabeza de la columna...»

Describe el combate, y sigue: «Una niebla densa cubria las dos escuadras... Villeneuve nada discernia. Con todo, el almirante Magon le hizo saber que se hallaba en la inaccion; mas este parte, transmitido por las fragatas, llegó tarde, y ninguna determinacion provocó por

parte del almirante frances... Este, tras de un instante de resolucion enérgica al principio del combate, habia recaido en su habitual perplejidad... Todo lo que osó fue batirse valerosamente con su navío...

»Como el combate seguia mediando mucha distancia entre los navíos, habia bastante espacio entre las dos escuadras enemigas para que con un movimiento adelante hubieran podido incorporarse á la línea los dos navíos desamparados (españoles). El general Lauriston, que oia á los oficiales de la escuadra aconsejar esta maniobra, instó á Villeneuve para que diese la señal de dejar arribar todos juntos... Villeneuve se negó á dar la órden que todos le pedian... los ingleses se retiraban al amanecer del dia siguiente, llevándose los navíos españoles... entonces el dolor y la desesperacion fueron generales en la escuadra combinada; á voz en grito se pedia volver al combate y á empeñar una accion decisiva. El viento era favorable... si en ese momento Villeneuve hubiese dado resueltamente la voz de correr sobre el enemigo sin mas órden de batalla que el de marcha, el resultado de un combate hubiera, sin sombra de duda, sido favorable á los aliados... Impelido por el clamoreo general que salia del pecho de cada oficial, Villeneuve, por fin, dió la órden... á las doce se emprendió el movimiento; mas el viento habia aflojado... los ingleses se alejaban... no se les ga-

naba terreno por mas fuerza de vela que se hiciera... figurándose Villeneuve que no les daria alcance hasta la noche, lo dejó para el dia siguiente con el fin de pelear de dia... mas el viento cambió... ya le tuvieron en su favor los ingleses... alcanzarlos era difícil... entonces Villeneuve tuvo motivo plausible de detenerse... así acabó el combate... La niebla, por una parte, habia aumentado las irresoluciones naturales de Villeneuve, y por otra, la desconfianza exagerada que tenia de sí mismo y de las fuerzas de que disponia, arrebataron á la escuadra combinada una victoria decisiva... Ya fuera de la accion, y entregado á sí mismo, la postracion y tristeza habituales de Villeneuve se convirtieron en un profundo dolor... se consideró blanco de la censura de Napoleon y de la opinion pública por haber perdido dos navíos combatiendo con veinte contra quince ingleses... se creyó deshonorado, y cayó en un abatimiento que rayaba en desesperacion. Ademas la voz severa de las tripulaciones, que vituperaban sin medida su irresolucion, á la par que exaltaban la valentía y la decision del general Gravina, le despedazaba el corazon (1).»

No se nos tachará de parcialidad citando detenida-

(1) Thiers, tom. V, lib. XXI, págs. 429, 30, 31, 32, 33, 34 y 35.

mente la opinion de Mr. Thiers , apreciando al almirante frances que mandaba la escuadra combinada en el combate de Finisterre. Hé aquí patentizada sin rebozo la impericia , el apocamiento de ánimo de Villeneuve , por valiente que fuese al fuego. Así habla nuestro detractor.

La opinion de un oficial de marina ya mencionado, Mr. Jurien de la Gravière, confirma la de Mr. Thiers. «Villeneuve no hubiera debido aceptar como decisivo el primer choque. Sus navíos habian ostentado un ardor sin par; habian peleado con un entusiasmo y un arrojo que recordaban los mejores tiempos de la marina. Los ingleses titubeaban y estaban á la defensiva. Jamás ocasion mas hermosa de dar una batalla decisiva se ha presentado á un almirante : la sacrificó á la esperanza de dar *cumplimiento á su mision* (1).»

Oigamos otros historiadores. Tomamos la siguiente apreciacion de una obra de grande fama :

«Despues de la accion del 22 de julio, ya cesó la buena armonía en las escuadras española y francesa , y se apagó ese ánimo brioso que en la guerra es casi siem-

(1) Estudios sobre la última guerra marítima. *Revista de los dos mundos* de 15 de enero de 1847, pág. 225.

pre la mejor garantía del buen éxito. Las tripulaciones daban muestras inequívocas de no tener ya confianza en su jefe. Los españoles se quejaban sin rebozo que se les habia abandonado. Esta mengua de concepto en que cayó el almirante Villeneuve en la opinion de las escuadras que mandaba , deja muy naturalmente en duda si Villeneuve, en la jornada del 22 de julio, hizo todo lo que debia para gloria del pabellon frances (1).»

«La conducta de Villeneuve no merecia la acusacion tan injusta como la opinion que el emperador emitia respecto al carácter de este valiente y desventurado almirante ; mas su conducta no tenia explicacion. Antes de salir del Ferrol habia avisado que iba á Brest, lo habia así escrito al contra-almirante Lallemand, que le esperaba en Vigo, y con el cual la reunion era segura, y á pesar de esto, tres dias despues, hallándose en las aguas del Ferrol, renuncia á reunirse con esta hermosa escuadra, que le hubiera dado una fuerza de cuarenta navíos, y en vez de hacer levantar el bloqueo del Ferrol, se dirige á Cádiz, y ni siquiera avisa la nueva resolucion que toma al almirante Lallemand, que deja comprometido, y que se salvó merced á la pron-

(1) Victorias y conquistas, tom. XVI, pág. 144.

titud de sus movimientos y á su constancia en sostener su crucero en alta mar. Napoleon no quiso oír excusa alguna, y mandó al ministro de Marina que le diese un informe sobre las operaciones de Villeneuve, dando él mismo las bases del informe (1).»

Si el combate de Finisterre no tuvo por resultado una victoria decisiva, queda probado con juicios de historiadores franceses y de Napoleon que la culpa fue del almirante Villeneuve. Ahora diremos lo que fue aquel combate, dando en seguida íntegros los partes del almirante frances y del general Gravina, que recogió los laureles de aquella jornada, frustrada en las inmensas consecuencias que debió tener por la irresolucion é impericia del general en jefe á quien, por una fatalidad nunca bien sentida, estaba subordinado el general español que en Finisterre probó cuán otra hubiera sido la suerte de nuestras armas si hubiera mandado en jefe; renovó esas pruebas de saber marino en Trafalgar, donde España perdió á ese ínclito jefe y á tantos héroes mas, víctimas de la incapacidad de un jefe extranjero.

(1) General Mathieu Dumas, tom. XII, pág. 83.

CAPITULO VI.

COMBATE DE FINISTERRE.

«¿De qué se queja Villeneuve de parte de los españoles? Estos SE HAN BATIDO COMO LEONES.» (*Napoleon.*) «S. M. I. ha visto con una viva satisfaccion la brillante conducta que vos, señor almirante, y toda la escuadra española habeis tenido en el combate del 22 de julio.» (*Carta del ministro de Marina al general Gravina.*)

SEREMOS muy breves en la narracion descriptiva del combate de Finisterre, puesto que damos íntegros los partes remitidos al gobierno por el almirante Villeneuve y por el general Gravina.

El 22 de julio, al llegar al cabo de Finisterre, se avistó á sotavento la escuadra inglesa, al mando del

almirante Calder; este desde luego dió á conocer que queria doblar la retaguardia de la escuadra combinada. El general Gravina mandaba la vanguardia; sin esperar la señal de momento del general en jefe, viró, favorecido por una densa niebla, sin ser visto del enemigo; mas en cuanto este pudo descubrir la maniobra del general español, viró igualmente, barloando su escuadra con la combinada. Arremetió entonces Gravina á Calder con su habitual impetuosidad, lo estrechó mas y mas, forzando de vela, y contuvo con duro escarmiento á un navío de tres puentes que se adelantó para sostener á su almirante: á la par que desplegaba el general español pericia y fortaleza, el general en jefe frances, Villeneuve, dió pruebas inequívocas de nulidad y de indecision, que reconocen todos, hasta el injusto detractor de nuestra Armada, Mr. Thiers. Los ingleses maniobraron siempre para retraer su retaguardia de la nuestra, formando una especie de ángulo muy abierto y reforzado para presentar siempre mayor fuerza en cada punto dado, táctica que les era habitual: de resultas de esta maniobra, los dos navíos *Firme* y *San Rafael* fueron cruelmente maltratados, sin que el general en jefe, Villeneuve, hiciera lo que estaba indicado para salvarlos, y arrollados por el viento y la mar, se fueron á la línea enemiga, siendo tal la desgracia, que estando á barlovento, no hubo una fragata

para remolcarlos; la única española que habia, la *Magdalena*, habia quedado en la Martinica con los enfermos. Mas si, menos afortunados que sus compañeros de la escuadra española, los dos navíos *Firme* y *San Rafael* cayeron en manos del enemigo, su desgracia no empaña esa brillante página de nuestros anales marítimos. Su valor y su denuedo los absuelven de toda culpa.

Hé aquí los testimonios irrefragables de la justicia que han merecido de los extranjeros:

«Campo imperial de Boulogne 30 de agosto de 1805.

«Los navíos españoles el *Firme* y el *San Rafael* dicen que se han batido toda la noche, no queriendo entregarse á un enemigo que veian tan maltratado, al tiempo que en un claro divisaban nuestra escuadra en perfecto estado; mas que al amanecer, hallándose lejos y sotaventados, se vieron en la precision de arriar bandera. Los ingleses mismos confiesan que esos dos navíos han caido en su poder por efecto de casualidad (1) (*y de las malas disposiciones del almirante Villeneuve*, decimos nosotros).

(1) *Précis des événements militaires*, tom. XII, pág. 261.

»Los dos navíos españoles *Firme* y *San Rafael* fueron de tal manera desarbolados, que no pudiendo ceñir el viento, se fueron á la linea inglesa despues de haber hecho una brillante resistencia y causado mucho daño á los buques enemigos que los separaban de la escuadra (1).»

Y repetiremos aquí lo que hemos ya dicho anteriormente citando una obra de mucho crédito: «Los españoles se quejaban de que se les habia abandonado, y la mengua de concepto en que cayó el almirante Villeneuve en la opinion de las dos escuadras deja muy naturalmente en duda si Villeneuve, en la jornada del 22 de julio, hizo todo lo que debia para gloria del pabellon frances.»

El combate de Finisterre duró desde las cinco de la mañana hasta las nueve de la noche, y se alejaron los ingleses bastante maltratados para no volver á empeñar nueva accion en los dias siguientes: la escuadra combinada arribó á Vigo, á la Coruña, donde fondeó el dia 2 de agosto, pasó en seguida al Ferrol, y de allí á Cádiz: el 31 de agosto enarboló Gravina su insignia en el navío *Príncipe de Asturias*, de 112 cañones.

Este combate ofrece un caso raro en la apreciacion

(1) General Mathieu Dumas, *Précis des événements militaires*, tom. II, pág. 52.

de sus resultados. Allí perdimos dos navíos, hemos dicho por culpa de quién, lo que parecia haber dado la victoria á los ingleses, y con todo, el gabinete británico mandó formar causa al almirante Calder, á cuyas órdenes estuvo la escuadra inglesa en ese dia; el consejo de guerra declaró la conducta de Calder reprehensible.

El gobierno imperial no tomó resolucion alguna con el almirante Villeneuve, sea por la privanza en que estaba este con el ministro de Marina, Décrés, sea que no se quiso patentizar la incapacidad de ese jefe; mas desde aquel momento la desconfianza del emperador para con Villeneuve fue en aumento, como lo hemos demostrado, aunque templada por la fatal proteccion que le dispensaba el ministro.

¡Fatal suerte de España!! Los historiadores estranjeros, justos apreciadores del mérito, ensalzan el valor y la decision de nuestra escuadra, homenaje ratificado por las solemnes palabras de Napoleon: «EN FINISTERRE LOS ESPAÑOLES SE HAN BATIDO COMO LEONES,» y su jefe victoreado en el acto mismo del combate por toda la escuadra combinada; aplausos á que responde el mismo Napoleon reconociendo que Gravina *era todo genio y decision en el combate*; aplausos recogidos por la historia. «Gravina, dice el general Mathieu Dumas, ejecutó sus movimientos con suma energía, y

fue seguido por todos los navios de la escuadra. Este valeroso almirante se distinguió por su intrepidez á la cabeza de la escuadra (1).» Y á pesar de todo, España fue la que perdió dos navios: de modo que las fuerzas españolas, que, á las órdenes de su valiente y entendido jefe, fueron las que mas bizarramente se batieron, pagaron su brillante comportamiento con la pérdida de dos navios.

El combate de Finisterre y la entrada de Villeneuve en el Ferrol ejercieron una influencia tan extraordinaria en la direccion de los sucesos que tenian entonces la Europa estremecida, que hemos de consignar aquí un hecho histórico que cuenta el economista Carlos Dupin en su obra (*De las fuerzas navales de Inglaterra*, tom. I, lib. VI, cap. 1.º, pág. 244), hecho que confirma el general Mathieu Dumas en estos términos: «Este hecho nos ha sido referido por nuestro amigo y compañero de armas, el conde Daru, y no podemos espresarlo mejor que transcribiendo la relacion de Mr. Carlos Dupin (2):

«Un hecho muy notable merece ocupar un lugar en la historia. Debo el tener conocimiento de esto al señor conde Daru. Mr. Daru desempeñaba las veces de in-

(1) General Mathieu Dumas, tom. XII, pág. 52.

(2) *Précis des événements militaires*, tom. XII.

tendente general del ejército. Una mañana el emperador le hace llamar á su gabinete; Daru le halla arrebatado de ira, andando á pasos apresurados, é interrumpiendo á ratos un reconcentrado silencio con exclamaciones breves y violentas:— «¡Qué marina... qué almirante... cuántos sacrificios malogrados... mis esperanzas desvanecidas... ese Villeneuve... en vez de hallarse en la Mancha, ha fondeado en el Ferrol... se acabó... allí lo bloquearán!... Daru, póngase V. ahí... escúcheme V... escriba V...» El emperador acababa de recibir en la madrugada la noticia de la entrada de Villeneuve en un puerto de España. Desde luego calculó que su proyecto de desembarco fracasaba. Entonces, en el arrebato de un furor que en otros hombres no les permitiera conservar su buen juicio, tomó una de aquellas resoluciones mas atrevidas, y dió uno de los planes de campaña mas admirables que conquistador alguno haya podido formar con sosiego y sangre fria: sin titubear y sin detenerse dictó por entero todo el plan de la campaña de Austerlitz.»

¡Y á pesar de esto se le deja á la cabeza de la escuadra!!

La debilidad del gobierno imperial, conservando á Villeneuve el mando de la escuadra combinada despues del com-

bate de Finisterre, fue la ruina de esta; y nuestros heroicos marinos, á quienes la Providencia habia deparado un jefe digno de mandarlos, llevándolos á la victoria, fueron entregados á la direccion de ese desgraciado Villeneuve, que acabó su carrera sacrificando nuestra escuadra y cubriendo de luto á España, para quien fue á lo menos consuelo, bien que dolorosa compensacion á tanta desdicha, la gloria que adquirió la Marina española en el infausto dia 21 de octubre.

Hé aquí los partes dados del combate de Finisterre por los dos jefes de la escuadra combinada.

El teniente general D. Federico Gravina escribe al Excmo. Sr. generalísimo príncipe de la Paz desde Vigo con fecha de 28 de julio en los términos siguientes:

«Excmo. Sr.: Muy señor mio: Demorando el cabo de Finisterre al S. E., distancia de veinte y cinco leguas, el dia 22 de julio navegaba la escuadra combinada con viento O. N. O. en formacion de tres columnas al rumbo del E. $\frac{1}{4}$ S. E., cubiertos los horizontes de niebla espesa.

»Al medio dia los cazadores hicieron señal de descubierta al N. N. E. hasta veinte y una velas, y que eran la mayor parte navíos: formamos inmediatamente la línea de batalla mura á babor, tomando la vanguardia la escuadra española, situándome á su cabeza, y el almirante

frances en el centro de la línea. Los enemigos, en número de diez y seis navíos, tres de ellos de tres puentes, y dos rebajados, maniobraban de vuelta encontrada, con la intencion, al parecer, de doblar la retaguardia: para evitarlo hizo el almirante frances la señal de virar en redondo por la contramarcha, lo que en el instante ejecutamos, sin esperar la señal de momento para empezar la evolucion.

»Cubierto ya el último navío de la retaguardia, rompió el fuego á las cinco menos cuarto el navío *Argonauta*, en que tengo arbolada mi insignia, con la vanguardia inglesa, que, por la espesa niebla, continuaba en su intento, sin haberse apercibido del movimiento que habíamos ejecutado.

»La escuadra enemiga ciñó al momento de nuestra misma vuelta, y entonces se trabó un vigoroso combate á medio tiro de cañon entre nuestra vanguardia y toda la línea inglesa, que se estendió sucesivamente hasta el centro de nuestra línea.

»La niebla era tan espesa, que, á pesar de nuestra inmediacion á los enemigos, se nos ocultaban estos por intervalos.

»El fuego fue siempre sostenido y acertado. Se vió desarbolado del palo de trinquete á un navío de tres puentes, y á otro sencillo sin el palo mayor y el de mesana,



y continuó la accion entre la vanguardia y centro de nuestra línea hasta despues de las nueve , que arribaron los enemigos, separándose del combate, y nos pusimos en facha.

»Al amanecer del 23, en la descubierta, aunque con niebla, notamos nos faltaban dos navíos de la escuadra, y que estos eran el *Firme* y el *San Rafael*: descubrimos los enemigos, que navegaban del otro bordo, viramos inmediatamente, restablecimos nuestra línea, dándoles caza, notando llevaban á remolque tres buques desmantelados, y que su línea de batalla se componia de trece navíos, incluso uno desarbolado del mastelero de velacho. Continuamos en la caza todo el dia infructuosamente, porque el enemigo maniobró á evitar segundo encuentro.

»Lo mismo sucedió el dia 24, que al amanecer los avistamos á barlovento, y que con fuerza de vela ceñían por babor el viento bonancible del N. E.

»A la descubierta del dia 25, estando el viento fresco por el N. E. con mucha mar, nos hallamos fuera de la vista del enemigo, y durante el dia reconocimos el cabo de Finisterre al rumbo del E. corregido.

»En esta situacion, y con el viento contrario para dirigirnos á Ferrol, hallándose varios navíos franceses con solo seis dias de aguada, y habiendo mas de mil trescientos enfermos y heridos en la escuadra, sin tener medios

de socorrerlos, se determinó venir á este puerto de Vigo para proveernos de lo mas necesario.

»Luego que reciba los particulares detalles de cada navio, daré cuenta á V. E. del pormenor de esta accion, en la cual se han batido los seis navíos de mi mando con el mayor teson y acierto; y considero que el haber evitado segundo ataque la escuadra inglesa, ha sido por efecto de lo que ha sufrido en el combate, pues la fuerza estaba equilibrada entre las dos escuadras por la calidad de los navíos, no teniendo por nuestra parte ninguno de tres puentes, y sí dos pequeños de 64 cañones.»

Continuando el general D. Federico Gravina las noticias de lo ocurrido en el combate que sostuvo la escuadra combinada de España y Francia contra la inglesa en 22 de julio último, espresa las circunstancias siguientes, dignas de particular mencion:

La escuadra combinada se formó en línea de batalla á barlovento del enemigo, estrechando las distancias á medio cable. El navío *Argonauta*, donde tenia su insignia el general Gravina, se puso el primero de la línea, y por sus aguas formaron los otros cinco navíos españoles, siguiendo á estos los franceses, por este orden: *Argonauta*, *Terrible*, *España*, *América*, *San Rafael*, *Firme*, *Pluton*, *Mont-blanc*, *Atlas*, *Berwick*, *Neptuno*, *Bucen-*

tauro , *Formidable* , *Intrépido* , *Scipion* , *Swift-Sure* , *Indomable* , *Aguila* , *Algeciras* y *Aquiles*.

La escuadra inglesa intentó doblar la retaguardia; pero este golpe, que hubiera sido decisivo á su favor, lo evitó la escuadra combinada virando en redondo por contramarcha , con lo cual forzó al enemigo á que se batiese en línea.

Duró la accion desde las cinco de la tarde hasta las nueve de la noche, haciéndose un fuego muy vivo y bien sostenido por una y otra parte; pero la niebla era tan espesa, que á veces ocultaba hasta los enemigos con quienes se combatia. No obstante, siguió el combate con viveza, habiendo de ordinario cuatro balas en el aire de las baterías de cada uno de nuestros buques.

A las cinco y media, el navío cabeza de la línea enemiga que se batia con el *Argonauta* , se separó de la accion, y poco despues tomó su lugar un navío de tres puentes.

Al ponerse el sol aclaró algo el horizonte; vió el general Gravina que todos los navíos españoles se batian bien y á medio tiro del enemigo, en cuyo estado anochecieron.

Despues ha sabido por el comandante del navío frances el *Pluton*, que era quien seguia en la línea al navío *Firme*, que este fue desarbolado de sus palos

mayor y mesana , así como el *San Rafael* de todos sus masteleros , por cuya razon caian mucho sobre el enemigo ambos buques.

El *Pluton* procuró sostener al *Firme* cuando advirtió sus averías , y dice su comandante que antes y despues de ellas le vió hacer un fuego vivo y bien dirigido; asegurando tambien varios comandantes de navíos que estaban mas á retaguardia , que vieron al *San Rafael*, con sus mayores amuradas y desarbolado de los masteleros , batiéndose con gran constancia y mucho acierto en sus punterías. Tales son las últimas noticias que hay de estos buques , á los cuales no se les ha vuelto á ver despues de la accion. Cesado el combate á las nueve de la noche , por haberse separado el enemigo , no pudo tenerse noticia de él hasta la mañana del siguiente dia 23 , que se vió iba de la vuelta contraria á la de la escuadra combinada , haciendo diligencia por separarse de ella.

Durante este dia y el 24 se le dió caza , pero infructuosamente, porque siempre maniobraba la escuadra inglesa para evitar el encuentro ; no dejando duda de que su ánimo no era volver al combate la circunstancia de que habiendo variado el viento hasta llamarse al N. E., con lo cual quedó la escuadra enemiga á barlovento de la combinada , lejos de valerse de esta ventaja para caer

sobre ella y atacarla , solo se ocupó de alejarse ~~may~~ mas en su retirada.

De resultas de este combate hubo por nuestra parte en los cuatro navios, *Argonauta*, *Terrible*, *América* y *España*, que fueron los que llegaron á puerto, un oficial y diez y nueve hombres muertos, y dos oficiales y cuarenta y ocho hombres heridos. Y para prueba de lo bien que se batieron los navíos, y de que estaban muy cerca del enemigo , bastará saber que tuvieron por mayor las averías siguientes: *Argonauta*, del mando del brigadier D. Rafael de Hore, rendidos el palo de mesana y varias vergas, cortadas las jarcias y mucha parte de la maniobra, bastante estropeado el velámen, veinte y un balazos en costados y cubiertas, y otros varios en la proa, tajamar y codaste. *Terrible*, del mando del brigadier D. Francisco Vazquez de Mondragon, todo el velámen estropeado y mucha parte de la maniobra, dos obuses desmontados y rotas sus cureñas, un balazo á lumbré de agua, y otras averías de menos monta. *América*, del mando del capitan de navío D. Juan Darrac, todos los cuatro palos rendidos, lo mismo los masteleros y vergas, casi todas las jarcias y el velámen estropeados. Pasan de sesenta balazos los que se contaron en el casco de este buque desde la lumbré de agua para arriba, que hicieron pedazos varias portas de

la batería, y causaron otros estragos de consideracion. *España*, del mando del capitan de navío D. Bernardo Muñoz, las jarcias y todo el velámen muy estropeado; tenia maltratada la arboladura, rendidos el palo de mesana y varias vergas y masteleros, y desfondados bote y lancha: recibió cuatro balazos á pie y medio de la lumbré de agua, y hasta veinte y seis en el alcázar y segunda batería, que desmontaron varias piezas de esta y causaron otras averías que exigian indispensable reparo.

El general Gravina dice que está muy satisfecho de la conducta y valor de los comandantes, oficiales y equipajes de los navíos que bajo su mando han concurrido á esta accion, y añade que el buen orden y disciplina que se ha observado en ella es debido en gran parte al jefe de escuadra y mayor general D. Antonio de Escaño, de quien hace particular elogio.

Siendo el viento contrario para dirigirse á Ferrol, fondeó la escuadra combinada en Vigo el dia 27 de julio. Habiendo dejado allí los navíos *España* y *América*, y el *Atlas*, frances, para reponerse de sus descalabros, se hizo á la vela el dia 31, y por una derrota de las mas atrevidas tomó el Ferrol y la Coruña el 2 de agosto, sin que se lo estorbase la escuadra inglesa del almirante Calder, que guardaba y bloqueaba aquella entrada.

Esta escuadra, compuesta de catorce navíos, pa-

rece que era la que con diez y seis dió el combate el día 22 de julio, pues desde el 15 del mismo *desapareció* de las aguas del Ferrol, donde volvió á presentarse el 29, y en la mañana del 2 de agosto se hallaba sobre Cedreira cuando entró en puerto la combinada.

El vice-almirante Villeneuve, comandante de la escuadra combinada, remitió al ministro de Marina la relacion siguiente de lo acaecido en el combate naval de 22 de julio:

«Muy señor mio: Tengo el honor de comunicar á V. E. que la escuadra combinada salió de la Martinica el 5 de junio, y llegó sin novedad el 9 de julio á la altura del cabo de Finisterre, en donde nos detuvieron los vientos de E. N. E. El *Indomable* perdió su mastelero de gavia, y la escuadra tuvo muchas averías en sus vergas y en el velámen. Sobrevino una calma sin variar los vientos, por cuya razon permanecemos luchando contra ellos hasta el 22 de julio, que avistamos veinte y un bajeles enemigos.

»Inmediatamente formé la escuadra en línea de batalla muras á babor. El general Gravina hizo á la escuadra española la señal de ponerse á la cabeza de la línea, y él mismo se situó en la de la escuadra combinada. El tiempo estaba sumamente neblinoso; nosotros goberná-

bamos hácia el enemigo, y él gobernaba hácia nosotros, con la intencion, al parecer, de orzar sobre nuestra retaguardia, y ponerla entre dos fuegos.

»Luego que le vi á sotavento por nuestro traves, hice la señal de virar por redondo por la contramarcha.

»La niebla principiaba á estenderse; mas, sin embargo, luego que el general Gravina observó mi señal, la puso en ejecucion con mucha resolucion, á quien siguieron sucesivamente todos los navíos de la escuadra. No bien habia llegado á la cabeza de la fila, cuando empeñó el combate con unos navíos enemigos que habian ya principiado su movimiento de orzar; pero entonces se espesó de tal suerte la niebla, que me fue imposible percibir nada, y en cada navío apenas se veia mas que el marinero que tenia cada uno delante de sí.

»El cañoneo se empeñó sucesivamente en casi toda la línea. Nosotros tirábamos á la luz del fuego del enemigo, casi siempre sin percibirlo: solamente al fin del combate, en un corto rato de claridad, pude ver á sotavento de la línea un navío con bandera española, que se mantenía ciñendo el viento con las velas mayores, y las gaviás arriadas, cerca del cual estaban dos navíos enemigos, el uno enteramente desmantelado, y el otro, de tres puentes, falto del mastelero de gavia.

»El navío desmantelado apareció en una grande confusion, y que apenas bastaban todas sus bombas.

»En el instante una niebla muy espesa cubria toda la escuadra, y me imposibilitaba hacer ejecutar ningun movimiento; y por lo que podia percibir, toda la ventaja del combate estaba por nosotros.

»Ambas escuadras permanecieron por la noche enfrente una de otra, haciendo sus señales de conserva. Sin embargo, me parecia que el enemigo se alejaba. Luego que amaneció le vimos, en efecto, muy á sotavento de nosotros.

»Todas las relaciones recibidas de los buques franceses fueron muy satisfactorias. Las del general Gravina le mostraban determinado á seguir y volver á atacar al enemigo, hasta que mas entrado el día echamos de menos dos navíos españoles, el *Firme* y el *San Rafael*: entonces ordené la reunion general y la línea de batalla muras á babor, é hice gobernar sobre el enemigo.

»El viento calmó; la mar estaba gruesa; el enemigo arribaba, y me fue imposible en todo el día el conseguir empeñarle, como yo queria.

»Me ocupé durante la noche en mantener la escuadra en órden para estar dispuesto á principiar el combate al amanecer.

»Luego que se hizo de día me dirigí al enemigo, que

se habia situado á larga distancia, y forzaba de vela para evitar un nuevo combate.

»Siendo imposible empeñarlo en él, creí que no debia alejarme mas del objeto de mi destino , y dirigí mi marcha para realizar, conforme á mis instrucciones, mi reunion con la escuadra del Ferrol. He experimentado la contrariedad de los vientos del N. E. al E. N. E., que ayer han soplado muy violentos.

»Las noticias que he tenido de los dos navíos que faltan á la escuadra española son estas: El capitan Cosmao, comandante del navío de S. M. I. el *Pluton*, me ha dado parte que desde el principio del combate el navío *Firme* fue desmantelado de sus palos mayor y de mesana; que él lo habia cubierto así que lo echó de ver , colocándose entre él y el enemigo; pero que luego lo perdió de vista con la niebla. En cuanto al *San Rafael*, parece que no fue desmantelado; pero este navío, mal velero y derivando mucho, habrá caído á sotavento, y nos habrá perdido en la primera noche.

»En cuanto á lo demas, la niebla ha sido tan constante y espesa, que no pude distinguir las fuerzas del enemigo; pero al dia siguiente del combate vi que tenia catorce navíos, entre los cuales habia tres de tres puentes, y la mayor parte me parecieron maltratados; y si es cierto, como lo asegura el capitan de la *Dido*, que reco-

noció bien al enemigo antes del combate, que tenía quince navíos, se puede presumir que uno de ellos habrá perecido en la acción.

»Este combate, sin embargo, ha sido honorífico á las dos naciones; y sin la niebla tan espesa, que continúa aun, y que ha favorecido los movimientos y la retirada del enemigo, no se hubiera escapado á nuestros esfuerzos ni de un combate decisivo.

»Ignoro todavía el número de muertos y heridos, pero lo creo poco considerable. He sentido mucho la muerte del capitán Perrone, comandante del navío de S. M., el *Intrépido*. El capitán Rolland, del *Atlas*, ha sido herido. Tendré el honor de dar cuenta mas exacta á V. E. sobre el particular etc.»

El parte del general Gravina es un tipo de modestia, que tan bien se alinea con el esforzado valor: ni una queja asoma en ese lenguaje comedido; mas el lector las adivina. Lo que no decia en su parte el general Gravina ya lo veremos esplanando su pensamiento al que era entonces jefe del gobierno, y veremos tambien lo que valieron sus sabios y patrióticos consejos dados personalmente en Madrid ¡Inútiles esfuerzos! Pudo mas la fuerza del sino.

El parte del almirante Villeneuve adolece del estado

moral del que lo escribe : bien se advierte que la voz de su conciencia clamaba contra las tímidas disposiciones de su mando, y la niebla es la que debe cubrir las faltas de su ánimo apocado, como ocultó algunos movimientos estratégicos de las escuadras.

Señalaremos una última prueba del atolondramiento de Villeneuve. Este tenia aviso de la próxima llegada á Vigo del contra-almirante Lallemand con el navío de tres puentes el *Majestueux*, cuatro navíos de 74 cañones, tres fragatas y algunos buques ligeros. Llegó Lallemand á Vigo el 16 de agosto, dos dias despues de la salida de Villeneuve. Este , á pesar del aviso de la llegada de un refuerzo de tanta importancia, cometió la falta grave de no dejar en Vigo ninguna prevencion relativa á la determinacion que tomaba de dirigirse á Cádiz con la escuadra combinada, comprometiendo con su descuido la suerte de la hermosa escuadra de Lallemand (1).

Y no fue esta sola falta del desalentado Villeneuve. Antes de salir del Ferrol habia anunciado que se dirigia á Brest, y habia escrito al almirante Lallemand que le esperaba en Vigo, y con cuya escuadra estaba asegurada la reunion. Mas variando de repente de resolucion, tres

(1) General Mathieu Dumas, *Précis des événements militaires*, tom. XII., pág. 74.

días despues , cuando se hallaba todavía en las aguas del Ferrol , renunció á su reunion con esa brillante division , que le hubiera aumentado su escuadra hasta cuarenta navíos , y en vez de presentarse á desbloquear á Brest , resuelve dirigirse á Cádiz , sin dar siquiera aviso de su nueva resolucion al almirante Lallemand , que quedó comprometido enmedio de las escuadras enemigas durante ciento cuarenta y ocho dias en que se mantuvo á la vela , hasta que , apurados sus víveres , volvió á Rochefort , en cuyo puerto fondeó el 24 de diciembre (1).

El combate de Finisterre produjo en la escuadra combinada un efecto moral de malísimo presagio. Nuestros marinos , si bien incapaces de desaliento , manifestaban sin rebozo su descontento de estar á las órdenes de un jefe extranjero en quien no podian tener confianza despues de la campaña á la Martinica y del combate de Finisterre.

«Se les oia hablar con amargura de sus dos navíos sacrificados , que una escuadra de diez y ocho navíos , de los cuales catorce franceses á quienes no faltaba ni un palo ni una verga , habia dejado vergonzosamente llevar por catorce navíos ingleses. Ese abandono , de-

(1) *Précis des événements militaires*, tom. XII , págs. 74 y 82.

cian, nada tenia que pudiera causarles sorpresa; ya podian preverlo desde el dia en que Villeneuve habia dejado la escuadra española atras para llegar mas pronto á la Martinica (1).

»Estas reconvenciones eran como un peso insoportable para el corazon de nuestros marinos, y provocaban de su parte murmuraciones que llegaban hasta los oidos del almirante Villeneuve. Sin fuerza contra esas reconvenciones, abrumado de disgustos, sufriendo ademas físicamente violentos cólicos biliosos, Villeneuve se entregaba al mas completo abatimiento, y maldecia el dia en que habia emprendido esa fatal campaña (2).»

Véase por propia confesion de un historiador competente, marino de distincion, cuál era el estado moral de nuestros marinos, irritados con sobrada razon, y de los marinos franceses, pundonorosos y resentidos de quejas cuya justicia no podian desconocer, y que por lo mismo los afectaba mas, considerándose hasta cierto punto responsables de los actos de su jefe. Este, física y moralmente anonadado, no tenia mas fuerzas que las necesarias para maldecir su mala estrella.

(1) Jurien de la Graviere. Estudios sobre la última guerra marítima.

(2) Idem.

Y no era solamente entre los marinos de ambas naciones que cundia el descontento; la opinion pública, conmovida, se pronunciaba abiertamente contra ese jefe, como si cada uno presintiera la catástrofe que debia ser el término de tantos desaciertos.

«Los primeros síntomas de esta sorda irritacion no tardaron en estallar. Cuando Villeneuve fondeó en Cádiz, sus buques carecian de víveres, y mas de municiones; el príncipe de la Paz espidió al momento órdenes para poner á la disposicion del almirante todos los recursos del arsenal de la Carraca; el intendente de la Marina de Cádiz y el comandante de artillería se negaron á dar cumplimiento á las instrucciones que tenian, y declararon que nada saldria de los almacenes puestos á su cuidado si el almirante no depositaba en sus arcas el valor de los efectos que entregaran, no en letras sobre Paris, sino en dinero efectivo. El embajador Beurnonville, al recibir la noticia de estas oposiciones, sacaba del príncipe de la Paz nuevas órdenes; mas allá encontraban nuevas dificultades, y la resistencia era general (1).»

(1) Jurien de la Graviere. Estudios sobre la última guerra marítima.

¿Pero qué mas? Hasta el mismo general de la escuadra española quiso ser intérprete de los sentimientos de sus marinos y de la opinion pública, sacando al gobierno del estado de aturdimiento en que vivia, y haciéndole personalmente conocer las funestas consecuencias que debia producir la continuacion del mando en jefe en manos de Villeneuve ; mas ni la voz de toda la escuadra, ni la de su digno jefe, ni los ecos de la opinion pública ni la resistencia de los propios agentes del gobierno fueron bastantes para que este tomara una resolucion vigorosa, la única de salvacion para nuestra Armada ; la de significar á la Francia que nuestra escuadra no saldria del puerto de Cádiz mientras mandara Villeneuve.

Dejaremos hablar al ministro que recibió los sabios y acertados consejos del general Gravina :

«Cuando llegó la escuadra combinada á Cádiz, se dirigió á Madrid el general Gravina para dar cuenta del lo hecho hasta aquel dia y recibir las instrucciones de gobierno. Los proyectos nuevos adoptados le parecian los mas propios y adecuados en aquellas circunstancias; pero añadió que Villeneuve no era el hombre para el caso. Dijo que le faltaba la energía de voluntad, la prontitud del ánimo y aquel arrojo militar que decidia el triunfo y

aseguraba los sucesos en los instantes críticos; que era valiente y esforzado, pero irresoluto y tardo para el mando, pesando el pro y el contra de las cosas como quien pesa el oro; queriendo precaver todos los riesgos, hasta los mas remotos, y no sabiendo dejar nada á la fortuna. En cuanto á su pericia y conocimientos, decia que Villeneuve aventajaba á muchos de su tiempo, pero apegado enteramente á las teorías y á los recursos de la vieja escuela de marina, muy difícil de acomodarse á las innovaciones de la marina inglesa, porfiado en sus ideas, inaccesible casi siempre á los consejos que diferian de sus principios y de sus reglas. Decia, en fin, que Villeneuve, dominado por el temor cervical que le oprimia de disgustar al emperador de los franceses, y teniendo siempre fijo el principal encargo que este le habia hecho de atender sobre todo á la conservacion de las escuadras, y de evitar un triunfo á los ingleses, era por esta causa muy mas tímido en sus resoluciones, y que esta timidez, mal comprendida en sus motivos, le tenia ya sin crédito en la armada, mal mirado igualmente por españoles y franceses (1).»

Parecia que esta pintura, en que la verdad rebosa de

(1) Memorias del principe de la Paz, tom. IV, pág. 103.

boca de un general esclarecido , testigo de los errores que señalaba , y el mejor juez de las causas que lo habian producido , debia tener por resultado inmediato una instantánea resolucion vigorosa , una órden terminante al benémerito general que mandaba la escuadra española , para que esta quedase esclusivamente á sus órdenes y con total independencia del almirante frances , á lo menos hasta que Villeneuve quedase reemplazado.

Oigamos lo que hizo el ministro español , pues él mismo es el que habla : «No era , en efecto , dice D. Manuel Godoy , Villeneuve el hombre que se debia oponer á un marino como Nelson ; á Gravina le encomendé que *entretuviese por su parte como le fuese dable* al almirante Villeneuve para evitar todo combate que la seguridad de Cádiz y el honor de las armas aliadas no hiciesen necesario enteramente ; díjele que en breves dias seria reemplazado Villeneuve ; que guardase bien el secreto ; que tuviese siempre el mismo buen acuerdo que hasta entonces habia observado con aquel almirante , y que en todo caso extremo que pudiera sobrevenir en aquel corto tiempo , como no fuese una locura , que por cierto no debia esperarse de la circunspeccion ó timidez de Villeneuve , le asistiese constantemente , por manera que el malogro ó la pérdida de cualquiera coyuntura favorable que ofreciesen las circunstancias de dañar al enemigo ó

de frustrarle sus intentos no pudiera atribuirse á la nuestra (1).»

Este lenguaje afeminado de la indolencia, de una inaudita apatía, esfuerzo supremo del que recibia del general de la escuadra avisos que envolvian en sí los vaticinios de una posible catástrofe si no se acudia con prontitud al remedio, no necesita comentarios. Se trataba del honor nacional, de la gloria de esa heroica escuadra, de su conservacion y de la de las vidas de tantos valientes, y se encomienda el *entretener en lo posible al almirante* que por un capricho, por una locura debia sacrificarlo todo en un dia... Mas ni esas prevenciones de un corazon enervado las puede admitir la historia, porque las contradicen documentos auténticos. En el parte oficial que con fecha 18 de octubre dirigia al príncipe de la Paz el general Gravina, y que mas adelante daremos íntegro, leemos lo siguiente:

«El almirante Villeneuve, entre cinco y seis de la tarde, vino á bordo de este navío para participarme que pensaba dar la vela, y que deseaba saber si nuestra escuadra estaba en disposicion de poderlo emprender:

(1) Memorias del príncipe de la Paz, tom. IV, pág. 106.

le he contestado que , *con arreglo á las instrucciones que tenia de V. E.* , está lista y preparada de un todo para *seguir los movimientos de la escuadra imperial*: en vista de esta contestacion mia regresó á su bordo , é hizo la señal de prepararse á dar la vela , la que mandé repetir inmediatamente.»

Así habla la historia , y su lenguaje severo é imparcial absuelve ó inculpa en nombre de la verdad, con presencia de pruebas irrefragables. La historia recoge en sus páginas los nombres de los bienhechores de la humanidad como el de los gobernantes que le han sido funestos. La historia dice quiénes causaron la pérdida de nuestra escuadra en Trafalgar, como recoge los nombres de los héroes que allí perecieron víctimas de una alianza fatal, de un aliado sin miramientos, de la incapacidad de un almirante extranjero y de un gobierno falto de todo patriotismo, de toda energía y hasta del instinto de su propia conservacion; y este fallo de la historia ha de alcanzar á todos los que contribuyeron á ese horrible desenlace: y para que no se nos acuse de sobrada severidad, tomamos de un historiador frances el siguiente cuadro, que pinta al vivo el estado del pais á quien el extranjero imponia tamaños sacrificios. El primer suplicio del hombre de estado débil es el anatema de los que aprovecharon su debilidad: la acusa-

cion de un cómplice es el mayor castigo del culpable.

«Una horrorosa carestía , acompañada de la fiebre amarilla, que hacia estragos en las costas de Andalucía y del reino de Murcia, habia diezmado los pueblos del litoral. Los almacenes y los arsenales estaban vacíos; las arcas del estado enteramente exhaustas; el ministerio perdido en la opinion pública. Hé aquí el pais arruinado á quien un aliado todo poderoso pedia una escuadra auxiliar , el complemento del subsidio anual consentido por la España en tiempo de su neutralidad, y la estraccion de cinco millones de duros destinados á facilitar la circulacion del numerario en Francia. El príncipe de la Paz, que nuestro embajador se jactaba de arrear con una vara en la mano, todo lo habia otorgado. En menos de seis meses se habian alistado veinte y nueve navíos; y si los arsenales no hubieran estado tan escasos de repuestos, el general Beurnonville no hubiera dejado en los puertos de España una sola barca que no hubiese estado armada. Así , merced al avasallamiento del ministro, gracias á la actividad del embajador frances, Gravina habia podido seguir la escuadra francesa á las Antillas con seis navíos, y reunir otros nueve en el Ferrol y tres mas en Cádiz. Si esos resultados los hubiese producido el entusiasmo popular de la nacion , hubieran podido poner en peligro el poder

de la Inglaterra; mas *arrancados* á la sumision pusilánime de un ministro impopular, no sirvieron mas que para preparar un espantoso desastre.»

Hemos querido reproducir la opinion de un distinguido marino frances sobre las causas morales que dominaban aquella época, porque ellas manifiestan la prepotencia del gobierno imperial, la arrogancia de su embajador, la pusilanimidad del ministro que todo lo otorgaba, la reprobacion unánime de los españoles, y, por último, que si nuestros marinos, como entendidos y como españoles, eran los que mas sentian la degradacion pública del gobierno, subordinados, como lo son los valientes, idólatras de su honra y de su pabellon, como marinos españoles, marcharon hácia una espantosa catástrofe con el doble heroismo de la abnegacion civil y militar: cumplir con sus juramentos y su honor, sin mas esperanza que la de adquirir nuevos timbres de gloria á su patria, fue el postrer consuelo que dejaron á España enlutada, y el único que tuvieron los héroes de Trafalgar.

No; si cien voces yo, si lenguas ciento
me diese el Cielo, á numerar bastaran
las ínclitas hazañas de aquel día:
el humo al sol se las robaba entonces;
pero la fama las dirá en su trompa,
las artes en sus mármoles y bronces.

(QUINTANA: *Oda al combate de Trafalgar.*)

of the history of the
the history of the
the history of the

the history of the
the history of the
the history of the

the history of the
the history of the
the history of the

the history of the
the history of the
the history of the

the history of the
the history of the
the history of the

the history of the
the history of the
the history of the

the history of the
the history of the
the history of the

CAPITULO VII.

TRAFALGAR.

Vindicacion de las aserciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su *Historia del Consulado y del Imperio*.

Los colosales preparativos de Napoleon para llegar á realizar su atrevido pensamiento de desembarcar en Inglaterra eran sobradamente vastos para que no flaqueasen por alguna parte: su prodigiosa inteligencia creaba como por ensalmo todo aquello que era material; mas lo que no le era posible era comunicar su ge-

nio y su confianza en el proyecto á los hombres encargados de ejecutar sus planes: sobre todo la que debia presentarle mas dificultades era la marina, destinada á proteger el desembarco: entre los marinos era donde Napoleon debia hallar ánimos apocados y esa falta de osadía de que dependia principalmente el buen éxito de la expedicion. Hemos visto por su correspondencia que no tenia Napoleon mucha latitud para la eleccion entre los marinos que debian, lejos de su presencia, ejecutar planes en que no tenian confianza; mas de seguro entre todas, la eleccion del almirante Villeneuve fue la mas desacertada posible. Villeneuve no tenia confianza ni en los buques, ni en las tripulaciones, ni en la oficialidad, y sobre todo ni en sí mismo: así vemos ese jefe paralizado de antemano por el terror que le inspiran los enemigos que debe combatir: así la expedicion que se le confió, y cuyo logro dependia esclusivamente del arrojo del jefe que la mandaba, fracasó y debió fracasar. Villeneuve, al salir del Ferrol, conformándose á las órdenes de Napoleon, iba sobrecogido de una especie de terror; se dirigió hácia Cádiz en vez de seguir el rumbo del canal de la Mancha, perdiendo así la mas grande ocasion, y la hizo perder á la Francia, de intentar el desembarco (1).»

(1) Thiers, tom. VII, pág. 131.

Esta confesion de Mr. Thiers esplica desde luego el estado moral del almirante frances : «Haciéndole el general Lauriston vivas instancias para que navegase hácia el canal de la Mancha, y no malograrse por su culpa los designios de Napoleon, Villeneuve, que no encubria la inquietud de que estaba consumido, y que le movia á alejarse del canal de la Mancha para hacer rumbo á la estremidad meridional de España, volvió al pensamiento de navegar por el canal de la Mancha, y mandó á su escuadra poner la proa hácia el Noroeste; pero un viento que por la misma proa empezó á soplar le estorbó seguir el rumbo que habia tomado, con lo cual definitivamente resolvió irse á Cádiz, acosado de un nuevo terror, el de atraerse la ira de Napoleon (1).» En este estado de abatimiento moral se presentó Villeneuve á la vista de Cádiz el 20 de agosto, y llegaba de tal manera descorazonado, «que pudiendo apresar el crucero inglés que bloqueaba la bahía, presentándose de repente con todas sus fuerzas reunidas, envió por delante una vanguardia para asegurarse de si habia ó no al frente de Cádiz una fuerza naval inglesa capaz de sostener un combate: con esta maniobra dió aviso de su venida, y tiempo á los ingleses para retirarse (2).»

(1) Thiers, pág. 131, lib. XXII.

(2) Idem, págs. 131 y 132.

La falta de arrojo y la indecision de Villeneuve al presentarse al frente de Cádiz la hallamos comprobada por la narracion que de la vuelta inesperada de la escuadra combinada hace Collingwood en sus Memorias. Hé aquí cómo pinta este hecho el almirante inglés en una carta que dirige á su esposa. La admirable sencillez del estilo nos induce á reproducir esta carta por entero.

«Dreadnought al frente de Cádiz 21 de agosto de 1805 .

»Tengo poco tiempo para escribir á V.; mas he de contarle á V. el duro aprieto en que poco faltó que nos viéramos ayer. Cuando mas descuidados estábamos cruzando al frente de la ciudad, allá se apareció la escuadra combinada, fuerte de treinta y seis navíos de línea. No éramos mas que *tres pobres cositas* (1), una fragata y una bombardera ; nos retiramos hácia el estrecho, poco ambiciosos, como V. puede suponer, de ensayar nuestras fuerzas con otras tan superiores. Nos siguieron con diez y seis navíos; mas en cuanto nos acercamos al estrecho renunciaron á seguirnos , y fueron á reunirse á sus

(1) En esta locucion familiar aludia Collingwood á los tres navíos de línea que formaban el crucero.

amigos en Cádiz, donde se están armando y reponiendo sus provisiones. A nuestra vez los volvimos á seguir á su vuelta, y hoy los tenemos á la vista en el puerto de Cádiz, donde sus escuadras ofrecen el aspecto de un espeso bosque de árboles. Me lisonjeo que pronto vendrán algunos de los nuestros á acompañarme, y entre tanto yo me cuidaré lo mejor que pueda. Este es un crucero poco cómodo, donde no es fácil procurarse provisiones frescas, como no sean las uvas que nos traen los portugueses; mas esto de estar siempre á la mar me mata y me acaba; y si no tuviese á Clavell conmigo, seria diez veces peor, pues es la persona en quien tengo depositada principalmente mi confianza.

»Hábleme V. y dígame cuanto le parezca de nuestra familia, de la belleza de nuestra casa de campo, de las encinas, de los bosques y de las verdes praderas (1).»

El autor de esas Memorias, sir Newtlnham Collingwood, añade los pormenores siguientes :

«La habilidad y la sangre fria que desplegó el almirante Collingwood maniobrando con las escasas fuerzas que tenia en presencia de la escuadra combinada á su

(1) Memorias de Collingwood, tom. XII, pág. 134.

vuelta á Cádiz, sin separarse de su crucero, forma uno de los hechos mas notables de la vida de este ilustre marino.

»Hallábase como á unas cuatro leguas de Cádiz, formando el bloqueo con solos tres navíos, el *Dreadnought*, el *Achilles* y el *Colossus*, la fragata *Endymion* y la bombardera *Thunder*, cuando á las ocho de la mañana del dia 20 de agosto divisó hácia el Norte, cuando menos se lo esperaba, una division de diez á once velas enemigas que se adelantaban como prontas á entrar en combate; á las diez aparecieron veinte y cinco velas mas; á la tarde diez y nueve navíos se destacaron para dar caza á la division del bloqueo. Retírase esta hácia el estrecho; el *Dreadnought* era muy poco velero; Collingwood mandó que toda la gente que no fuese necesaria para las maniobras del buque estuviese echada sobre cubierta, á fin de que ningun movimiento que no fuese necesario alterase el aplomo del navío. Se mantuvo con escaso aparejo cerca de la corriente que se dirige al Mediterráneo, diciendo: — «Estoy decidido á que no me hagan pasar el estrecho, á menos que me quieran seguir. De allí á poco observó que la division que le perseguia habia recogido velas y se volvia. Se adelantó hácia ella, y envió al *Colossus* para reconocerla; entonces volvió la division á emprender la caza, y el almirante Collingwood

se retiró de nuevo hácia el Sur. El *Dreadnought* era un navío de mucha pujanza, y la tripulacion, ejercitada sin cesar en el manejo del cañon á la vista del almirante, habia adquirido una precision tal y una prontitud en este ejercicio, que pocos artilleros podian igualarles. Les decia siempre que si llegaban á poder largar tres bien dirigidas andanadas en cinco minutos, no habria navío que les pudiera resistir. A fuerza de ejercicio llegaron á hacerlo en tres minutos y medio. Con semejante navío, y sostenido por los experimentados oficiales que mandaban los demas buques, Collingwood esperaba vencer al enemigo combatiendo en la bahía de Gibraltar, si una vez podia conseguir el atraerlo á la corriente. El enemigo, sea que adivinase su propósito, sea que le faltase aquel arrojo tan habitual en la armada inglesa, entre tres á cuatro de la tarde, cuando por la estima del buque la caza le habia hecho andar cerca de veinte y una millas al S. O., abandonó el enemigo la ventaja que se le habia proporcionado, y se enderezó á Cádiz. Desde el *Dreadnought* se vió que cargaban sobre la bombardera *Thunder*, que debió su salvacion á la pericia de su comandante, que la arrimó á los escollos de Trafalgar. La escuadra combinada entró en el puerto á la caida de la noche. Seguiale de cerca la fragata *Endymion*, que no se le habia separado un momento durante todas esas evoluciones. Collingwood, que

durante las tres últimas horas del día había quedado un poco hacia el N. N. O., volvió á ocupar su antiguo puesto al frente de Cádiz: por la noche se le reunió el navío *Mars*, y restableció el bloqueo del puerto y de la poderosa escuadra allí fondeada.

»Para disimular la escasez de sus fuerzas colocó uno de sus navíos fuera, que de vez en cuando hacía señales como si hubiera una escuadra á la vista. Cuando mas adelante recibió nuevas fuerzas, puso en riguroso bloqueo todos los pequeños puertos que están entre el cabo Santa María y Algeciras, medida que, en la opinion del almirante, contribuyó á determinar la salida de la escuadra combinada (1).»

Este relato, si bien confirma la poca decision de Villeneuve, contradice la asercion de Mr. Thiers de haber enviado una vanguardia, pues diez ú once navíos eran mas que suficientes para acabar con los tres que tenia Collingwood, si este se hubiera esperado, y vemos que se contentó con sus hábiles maniobras con evitar un combate desigual, mas que se mantuvo casi en su puesto con lo que llama sus *tres pobres cositas*. La observacion acusadora de Mr. Thiers en este punto es inexacta. Al menos la contradice la narracion de Collingwood.

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 156.

En el estado moral del almirante Villeneuve, tan al vivo pintado por el historiador frances, no podia este tomar sino medidas desacertadas, preludio de un desastre, ó una resolucion desesperada que debia conducir al mismo resultado; y lo que no se comprende es que el hombre extraordinario de guerra, que tenia un tino tan perfecto para juzgar los hombres que llamaba á la ejecucion de sus proyectos, persistiese tanto tiempo en conservar al almirante Villeneuve á la cabeza de la escuadra combinada, base principalísima de todas sus vastas combinaciones. Y no solamente Napoleon juzgaba á Villeneuve inferior al mando que le conservaba, sino que, como se ha visto por su correspondencia, llevaba el rigor del juicio que le merecia hasta la injusticia, calificándole de *cobarde* y de *traidor*, y su conducta de *doble* ó de *traicion*, atribuyéndole «el malogramiento del proyecto mas grande que habia jamás concebido.» ¿Quién puede explicar esta tolerancia hermanada con tan injusta calificacion, como no sea por efecto del influjo de esas camarillas que se agitan bajo la tienda de un grande hombre de guerra tan á sus anchas como en los alcázares de los reyes de derecho tradicional? Napoleon, ciñendo la corona imperial, atrajo á sí la raza impura de los adulares, que muy pronto le rodearon, y luego le perdieron. El ministro de Marina, Décrés, fue el mal genio de

Napoleon en esta ocasion, callando la verdad al emperador irritado y al almirante amenazado. Mr. Thiers reasume muy bien este estado de cosas cuando dice : «Y todos iban teniendo su buena parte de culpa en el gran desastre que amagaba : Napoleon por su ira, el ministro Décrés por sus reticencias, y por su desesperacion Ville-neuve (1).» La cuestion así deslindada la admitimos, pues ninguna culpa le cabe, ni al gobierno español, ni á su Marina, ni tampoco al general que la mandaba, en los actos que prepararon aquel gran desastre, en que le cupo tan horrible parte á la Armada española.

Mr. Thiers, que absuelve al gobierno español de toda responsabilidad en los actos que precedieron al combate, trata mas adelante de inculpar la Armada española por su conducta en el combate. Esta injusticia y esta injuria son las que nos han movido á contestar al historiador frances, y con tanta mas razon, cuanto que no se ha contentado Mr. Thiers con ser injusto en la narracion del combate, sino ha llegado hasta estampar la mas atroz calumnia en el tomo IX, página 25 de su historia.

Allí dice, hablando de los sucesos de Cádiz en 1808 : «Era algo difícil destruir navíos montados y mandados por hombres valientes, héroes desgraciados de Trafal-

(1) Thiers, tom. VI, pág. 133.

gar, que en esta jornada terrible afrontaron en su puesto la muerte, *mientras los marinos españoles huían la mayor parte del campo de batalla.*»

Falta Mr. Thiers á la mas sagrada obligacion del historiador en lo que dice de los marinos españoles, y harto motivo tenia para callar y no calumniar, pues en nuestra réplica le probaremos que los que abandonaron el campo de batalla fueron cuatro navíos franceses, sin que uno solo de los españoles siguiese ese fatal ejemplo (1).

(1) Achaque de historiadores franceses son la injusticia y la ligereza de sus acusaciones: el comandante de ingenieros Mr. Belmas, autor frances del *Diario de los sitios de la guerra de la Independencia*, dice pág. 29:

«Despues de la victoria de Bailen la España tuvo ciento y ochenta mil hombres sobre las armas; mas el reino se hallaba sin administracion, sin generales, sin oficiales de esperiencia, sin arsenales y sin almacenes; el ejército nacional no era, por decirlo así, mas que *una reunion de bandas*, la mayor parte mal armadas, casi sin artillería y sin caballería.»

Parecia que el autor que con tanto desden habla de un ejército que por último rechazó las famosas legiones imperiales y las batió como en despedida en los campos de Tolosa de Francia, se espresaria en esos términos por ignorancia de los sucesos de la guerra, y mas por falta de documentos en que hombres de guerra de la mas alta nombradía apreciaban de muy diferente modo el valor y decision de esas llamadas *bandas*.

Pues el mismo autor, en la página 372 de su obra, da entre los documentos justificativos, al núm. 26, un despacho del mariscal

El emperador queria una batalla naval á todo trance; mas la queria en el canal de la Mancha, y su almirante va á darla en la punta meridional de España. Napoleon queria que la escuadra combinada fuese á Taranto, y su

duque de Belluno, dirigido á su rey José, fechado «Madrid 2 de abril de 1809;» esto es, al año escaso de haberse empezado la guerra, en que leemos esta notable justicia hecha á los valientes de Medellin, cuyo heroismo deja muy pálida la célebre cuanto imaginaria contestacion que se pone vulgarmente en boca del general Cambronne en la batalla de Waterloo: *La garde meurt et ne se rend pas* (la guardia muere y no se rinde); dicho muy poético, muy heróico, mas de pura invencion. Otra cosa dijo Cambronne muy prosáica y algo mas que prosáica.

Copiamos el despacho del mariscal frances:

«He corrido el campo de batalla. Todos los batallones españoles que Cuesta habia reunido para combatirnos, sea en línea, sea en columnas, allí han quedado en el puesto que ocupaban. Todos los que los componian, oficiales y soldados, han quedado muertos en el sitio mismo que ocupaban. He anunciado á V. M. que habia de diez á doce mil hombres muertos en el campo de batalla; creo que me equivoqué, y pienso que hay muchos mas. Todos mis oficiales piensan como yo: es un espectáculo horrible. No se debe deducir de esta matanza que ha habido un desapiadado degüello de prisioneros; no: esos hombres muertos se han defendido hasta la última estremidad, gritando: *¡nada de cuartel!*»

¡Y estos héroes eran bandas sin organizacion!... Ese grito del patriotismo mas sublime, esos muertos en sus puestos, ¿no dan el mas solemne mentís al dicho de Mr. Belmas?... Hé aquí, pues, un mariscal frances que, generoso, justo y buen juez del valor militar, paga un digno homenaje al denuedo español en contra del dicho de Mr. Belmas, autor histórico... Tambien Napoleon decia: «En Finisterre los españoles se han batido como leones,» contra las aseveraciones del otro historiador frances, Mr. Thiers.

almirante se está al ancla en la bahía de Cádiz: este contraste de la voluntad de hierro de un hombre ante el cual todo se doblegaba, y la especie de atonía y de inmovilidad de un almirante, valiente, sí, pero tímido, meticoloso y anonadado moralmente, acaba por un estampido de la ira reconcentrada:—«Su amigo de V., dice Napoleon á su ministro, es sobradamente *cobarde* para salir de Cádiz (1).» Dichas estas palabras, se nombró el sucesor de Villeneuve. Fue este el almirante Rosilly. Aquí de nuevo el ministro Décrés falta á su principal obligacion, no comunicando al almirante caido en desgracia la verdad entera. «Décrés, dice Mr. Thiers, no tuvo el valor de anunciar á Villeneuve la desgracia en que habia caido, y que completamente le privaba de medios de volver por su honra, y se contentó con participarle la salida de Rosilly, callándole el motivo de tal determinacion. Tampoco aconsejó á Villeneuve hacerse á la vela antes que Rosilly llegase á Cádiz, pero dejó traslucir su esperanza de que así lo hiciese: indeciso y apurado entre un amigo desdichado, cuyas faltas no dejaba de conocer, y el emperador, cuyas órdenes juzgaba imprudentes, cometió un yerro en que se incurre con sobrada frecuencia, y fue

(1) Thiers, tom. VI, pág. 133.

abandonar las cosas á su curso natural en vez de caer con la responsabilidad de dirigirlas (1).»

En esto el gobierno español y su Marina están fuera de toda responsabilidad; aquí es el gobierno frances el que va hacinando errores á porfia. En nuestro sentir, Mr. Thiers anda mas que indulgente con el ministro Décrés: la conducta de este, tal como la pinta Mr. Thiers, es mas que una falta: tratándose de extranjeros no diremos la palabra que en nuestro idioma calificaria adecuadamente semejante conducta.

El almirante Villeneuve, al recibir las cartas que le anunciaban su completa desgracia, ó que bien á las claras se la daban á entender, hizo lo que suelen hacer los hombres tímidos de espíritu, indecisos por carácter, pero que por último son hombres de corazon. Tomó una resolución desesperada; fue en busca de una catástrofe ante la cual habia huido por mucho tiempo. En el paroxismo de su desesperacion, escribió las palabras amargas que contenian el pronóstico de lo que iba á suceder en breve: «Muy indignos y muy locos, escribia al ministro Décrés, son los marinos de Paris y de los departamentos si me inculpan, y prepararán para sí la sentencia que á su

(1) Thiers, tom. VI, pág. 134.

tiempo les caerá encima. Que vengan á bordo de las escuadras, y verán con qué elementos están espuestos á combatir: por otra parte, si á la marina francesa solo ha faltado arrojo, como pretenden, en breve quedará el emperador satisfecho, y puede contar con sucesos del mayor lustre (1).»

Hasta aquí, diremos otra vez, el gobierno y Marina españoles ninguna responsabilidad tienen.

Mr. Thiers, que nos ha pintado al almirante frances sobrecogido de terror, luego indeciso en el rumbo que debia dar á la escuadra, mas tarde entregado á la desesperacion, y tomando solo consejo de su justa indignacion, nos pinta ahora su incapacidad como jefe de escuadra. «Villeneuve no tenia, dice Mr. Thiers, un sistema de táctica naval apropiado al nuevo método de combatir de los ingleses; seguia aun la antigua rutina, cuando Rodney, en la guerra de América, y Nelson, en la guerra de la revolucion, habian introducido en las escuadras de Inglaterra una táctica nueva que habia tenido los mas brillantes resultados. Habian hecho en la guerra por mar una revolucion parecida á la que Napoleon habia verificado en la guerra de tierra (2).»

(1) Thiers, tom. VI, pág. 136.

(2) Idem, pág. 137.

Mas el almirante frances no habia aprendido á precaverse contra la nueva táctica inglesa, y en esto corria parejas con los generales austriacos, prusianos y rusos, que tampoco habian aprovechado entonces las lecciones de Napoleon; mas Mr. Thiers no se contenta con lo ya indicado respecto al almirante frances, y nos lo presenta como incapaz de maniobrar, y nos dice que en la batalla del Ferrol, despues de un movimiento hecho con oportunidad, una vez ya empezada la pelea no habia sabido maniobrar, y habia dejado ociosas una parte de sus fuerzas, cuando con un movimiento hácia adelante con toda su línea habria bastado para recobrar los dos navíos españoles desamparados; mas no se habia atrevido á mandar hacerlo (1). ¡Y á tales manos iba entregada nuestra escuadra!!!

Antes de llegar á la refutacion del historiador frances en lo que concierne á nuestra Armada, hemos querido deslindar la causa primordial del desastre, y la hallamos entera y cabal en el estado de desmoralizacion completa del almirante general en jefe de las escuadras combinadas, que marchó al combate casi deseoso de un descalabro (2), por tanto ya mitad vencido.

(1) Thiers, tom. VI, pág. 138.

(2) Idem, pág. 142.

Con este proemio, que es la mejor demostracion de que la responsabilidad entera de la fatal jornada de 21 de octubre recae con todo su peso sobre el gobierno frances y sobre el almirante á quien tan torpemente se dejaba el mando de las escuadras, parecia que ninguna culpa cupiera á la Armada española; mas Mr. Thiers la halla, y nos dice que lo que mas alarmado tenia al almirante Villeneuve era el estado de la escuadra española (1).

Difícil seria decir lo que mas alarmaba á este almirante, pues le vemos *sobrecogido de terror* al nombre de *Nelson*, de *Calder*, de *Cornwallis*; le vemos marchando á contrasentido de lo que exigia el emperador; le vemos yerto de pavor, no atreviéndose á atacar á la débil fuerza naval inglesa que bloqueaba la bahía de Cádiz, y penetrar en esta, presa de una especie de vértigo, y mas adelante de la desesperacion.

Aquí empieza la serie de injusticias y de denuestos de Mr. Thiers respecto á nuestra Marina.

Este historiador dice que «la escuadra española se componia de grandes y hermosos navíos, uno de ellos particularmente, el *Santisima Trinidad*, era de 140 cañones, el mayor que se hubiese construido en Eu-

(1) Thiers, tomo VI, pág. 139.

ropa (1) ; pero estas inmensas máquinas de guerra eran como los navíos turcos , magníficos en apariencia é *inútiles en el peligro* (2).»

En verdad es preciso tener mucha calma para oír con paciencia semejantes juicios , y es preciso tener , ó escasa memoria , ó mas escasa buena fe para comparar la Marina española á los navíos turcos , y sacar por consecuencia que fueran inútiles en el peligro al hablar del horrible combate de Trafalgar , cuando aquellos magníficos navíos se batieron con tanta heroicidad en aquella aciaga jornada , yéndose á pique varios de ellos en medio del combate , y entre ellos el *Santisima Trinidad* , citado por Mr. Thiers.

«La miseria de los arsenales españoles no habia permitido poner á los navíos el aparejo conveniente , y en cuanto á la marinería , estaba en un estado doloroso ; *la mayor parte de la oficialidad no valia mas que la marinería* , si bien entre los oficiales , como los tenientes generales Gravina y Alava , los brigadieres comandantes de navíos Valdes , Churruca y Galiano , los habia

(1) Esto no es exacto. El navío *Concepcion* era de mayores dimensiones , y el *Trinidad* tenia 136 cañones.

(2) Pág. 140.

dignos de los mejores tiempos de la Marina española (1).»

Comete un error fundamental el historiador frances en lo que dice respecto á no estar convenientemente aparejados los navíos; lo estaban perfectamente. En cuanto á las tripulaciones, es muy cierto que dejaban bastante que desear en algunos buques de la Armada, tanto respecto al número como á la calidad de los marineros; mas en lo que comete el historiador frances una injusticia odiosa es en lo que dice de la mayor parte de la oficialidad: al fin de este escrito publicamos la biografía de todos los jefes de la escuadra que peleó en Trafalgar; será la mejor contestacion que podemos dar á Mr. Thiers por la injuriosa calificacion que ha hecho de los oficiales de la Marina española. Todos aquellos valientes pertenecian á la antigua escuela naval de los mejores tiempos de nuestra Marina; sin distincion eran oficiales de estudio, de ciencia y de carrera, pues no habia habido en España, como en Francia, una revolucion para echar de las filas de la Armada los antiguos oficiales, que en Francia, como en España, en su casi totalidad pertenecian á la nobleza; mas la ligereza de Mr. Thiers es tal, que, aun haciendo escepcion de los

(1) Pág. 140.

jefes cuyos nombres hemos citado, *dignos en su opinion* de los mejores tiempos de la Marina española, ignorando los nombres de los navíos que estos jefes mandaban, cita esos mismos navíos como habiendo faltado á sus deberes.

En el órden de batalla que dió á las escuadras reunidas, el almirante Villeneuve tomó una disposicion que si se hubiese conservado en el momento del combate, hubiese probablemente cambiado el desastre en una victoria: era la formacion de la escuadra de reserva, compuesta de doce navíos, y distribuida en dos divisiones de seis cada una. El almirante Gravina gobernaba en jefe esta escuadra, teniendo á sus órdenes al contra-almirante frances Magon. Veremos mas adelante á Villeneuve cambiar este órden de batalla á pesar de las reclamaciones del almirante Gravina. Es muy probable que Gravina insistiese en mantenerse en la posicion que ocupaba con la reserva, teniendo presente una de las glorias de nuestras armas navales. El buen éxito de la famosa batalla de Lepanto se debió á una disposicion igual de la escuadra de reserva, al mando del valeroso D. Alvaro de Bazan: la armada de D. Juan de Austria, despues de una sangrienta y prolongada refriega, se hallaba en grandísimo aprieto, cuando cayendo con las galeras de reserva don Alvaro de Bazan, destrozó los buques turcos, ya muy

maltratados, y decidió la accion en favor de las armas de España.

Mas en Lepanto España mandaba á sus aliados, sus generales dirigieron el combate, y la victoria fue suya. En Trafalgar España seguia, con harto despecho suyo, la voz de mando de un general extranjero.

Las consecuencias que saca Mr. Thiers, y que parece en su opinion haber influido en el ánimo de Villeneuve para salir de Cádiz, son erróneas y hasta pueriles. No fue porque el viento soplaba del Este en 8 de octubre el querer salir Villeneuve de la bahía; tampoco fue el estado de tres navíos españoles lo que decidió á Villeneuve á reunir un consejo de guerra; y esto es precisamente lo que nos dice Mr. Thiers : « Villeneuve , dice , quiso aprovechar en 8 de octubre de un viento Este para salir de la bahía, puesto que para desembocar de esta se necesitaban vientos de Nordeste al Sudeste (1); mas tres de los navíos españoles acabados de salir del dique , y sus tripulaciones embarcadas la víspera, eran el *Santa Ana*, el *Rayo* y el *San Justo*, que cuando mas podian dar la vela con la escuadra , pero incapaces de ocupar un lugar en una línea de batalla. Villeneuve , para cubrir su res-

(1) Ni esto es exacto. Se sale de Cádiz con todos los vientos , si bien los hay mas favorables unos que otros.

ponsabilidad, quiso reunir un consejo de guerra (1).»

Todo esto es una novela.

La deliberacion del consejo fue condicional en cuanto á salir en busca de los ingleses (2). Este consejo se componia, por parte de los franceses, ademas del general en jefe, de los contra-almirantes Dumanoir y Magon, de los capitanes de navío Cosmao, Maistrat, Villegriis y Prigny. Por parte de los españoles asistieron los tenientes generales Gravina y Alava, los jefes de escuadra Escaño y Cisneros, y los brigadieres capitanes de navío Galiano y Churruca. Los oficiales españoles que, por mas que diga Mr. Thiers, no estaban inflamados del ardor que les supone en secundar los proyectos de Napoleon (3), como lo reconocen otros historiadores franceses que hemos citado, estaban mas patrióticamente preocupados de los intereses de su pais, y se opusieron al proyecto de salida, fundando su opinion en razones que provocaron una discusion tan viva entre el contra-almirante Magon y el brigadier Galiano, que pudo temerse un lance de honor, que felizmente llegó á cortarse. Estos

(1) Thiers, tom. VI, pág. 141.

(2) Mas adelante damos mayores pormenores sobre la deliberacion de este consejo.

(3) Pág. 141.

dos valientes pagaron con su vida pocos días después la fatal resolución que el consejo de guerra no pudo evitar.

No fue el pundonoroso y esforzado Galiano el único que tuvo palabras de resentimiento legítimo en aquel consejo. Opinando los dignos vocales españoles contra la salida, Villeneuve manifestó visiblemente su desagrado, aventurando espresiones poco medidas; el general Gravina creyó que á él tocaba, como jefe de la escuadra española, rechazar esas espresiones, y con ademán severo, aunque con aquella esquisita urbanidad que le distinguía:—«Señor almirante: siempre que los españoles han operado con escuadras combinadas, han sido los primeros á entrar en fuego, y esto lo hemos demostrado recientemente en Finisterre.»

El brigadier Churruca formulaba su oposicion á la salida de la escuadra en términos en que descuella la prevision de ese esclarecido marino. Hé aquí la opinion de Churruca, recogida con religiosa veneracion por quien era objeto de su particular cariño (1):

(1) Debemos estos pormenores á la benevolencia del Excmo. señor D. José Ruiz de Apodaca, hoy jefe de escuadra y comandante general del departamento de Cartagena, cuñado del malogrado Churruca, cuya sangre fue el bautismo militar que recibió á su lado en Trafalgar.

«No apruebo la salida de la escuadra combinada del puerto, porque está muy avanzada la estacion y los barómetros anuncian mal tiempo; no tardaremos en tener vendabal duro, y por mi parte creo que la escuadra combinada haria mejor la guerra á los ingleses fondeada en Cádiz, que presentando una batalla decisiva. Ellos tienen con qué reponer las naves que les destrocemos en un combate; pero ni España ni Francia cuentan con los recursos marítimos de guerra que posee la Inglaterra. Además el reciente combate sobre cabo Finisterre ha hecho ver que la escuadra francesa es espectadora pasiva de las desgracias de la nuestra; sus buques han visto que nos apresaron los navíos *San Rafael* y *Firme*, y no hicieron ni un movimiento para represarlos, no pudiendo hacerlo los nuestros por las muchas averías que sufrieron de resultas del encuentro, y me temo mucho que en la accion que vamos á tener suceda otro tanto (1)... ¿Por qué salir el almirante frances de la bahía de Cádiz? Aquí obligaríamos á los ingleses á sostener un estrecho bloqueo, otro en Cartagena, donde hay armadas fuerzas navales, y otro tambien sobre Tolon. Para estos bloqueos tendrian que hacer grandes sacrificios: con el sosteni-

(1) Este era el entusiasmo de que nos habla Mr. Thiers.

miento de tres escuadras en un invierno que está próximo, y con las averías que forzosamente han de tener, conseguiríamos ventajas equivalentes á un combate. Pero no hay remedio; es preciso obedecer y ser víctima de la política y de los planes de Napoleon. Todo esto lo conoce el almirante frances; pero quiere á toda costa empeñar una accion, porque sabe que está mal con su gobierno, y quiere reparar su crédito antes de la llegada de su relevo, que sabe ha de estar en Cádiz de un dia á otro.»

•

Los vaticinios del sabio y valiente Churruca se realizaron con una dolorosa exactitud.

Queda, pues, históricamente probado que el almirante Villeneuve, despues de haber reunido un consejo de guerra para cubrir su responsabilidad, hizo lo contrario de lo que opinaron los vocales españoles, que declararon que presentarse inmediatamente al enemigo seria una imprudencia de las mas peligrosas.

Mientras que Villeneuve, entregado á sus continuas zozobras, pedia consejo á los oficiales que estaban á sus órdenes, para hacer lo contrario de lo que le aconsejaban, harto mas acertado andaba Nelson obrando con suma pericia y astucia para engañar á su enemigo sobre sus verdaderas fuerzas, dando á su escuadra las instrucciones necesarias, y preparando así la victoria, perfectamente

enterado por su parte del verdadero estado de las escuadras combinadas (1).

Las cosas tal vez hubieran seguido manteniéndose en este estado, si la llegada de Rosilly á Madrid no hubiese sacado á Villeneuve de su letargo habitual, pasando al extremo contrario. Mas al ver á Rosilly ya tan cerca, y habiendo leído en el *Monitor* estas palabras, que consideró como una alusion personal, «no falta á la marina francesa mas que un jefe de arrojo y de sangre fria,» ya no titubeó, se creyó deshonrado, y á todo trance quiso rehabilitarse, á lo menos en cuanto al valor, que tan injustamente se le negaba. El 18 Villeneuve manifestó al general Gravina que estaba resuelto á dar la vela al dia siguiente, y que deseaba saber si la escuadra española estaba en disposicion de verificarlo. Contestó el general español que lista y pronta su escuadra, seguiria los movimientos de la francesa; que tales eran las reiteradas órdenes que el gobierno le tenia comunicadas (2).

En 19 de octubre, sin mas consejo de guerra, dió la

(1) Llevaba las precauciones á tal punto, que en 26 de setiembre escribia á Collingwood: «Le envio á V. la *Eurigalus* para darle aviso de mi llegada y decirle que si la halla al frente de Cádiz, no solamente no me haga V. saludo alguno, mas ni siquiera enarbole usted bandera alguna, pues no hay que anunciar al enemigo la llegada de un buque cualquiera.»

(2) Oficio del general Gravina del 18 de octubre.

orden de hacerse á la vela. La escuadra entera quedó atónita y estupefacta viendo estas señales. Las dos escuadras combinadas presentaban un efectivo de treinta y tres navíos, cinco fragatas y dos bergantines. Monsieur Thiers, con su imparcialidad habitual, nos dice que los navíos franceses maniobraban muy bien, y los españoles mal la mayor parte de ellos. Le diremos en contestacion que en el combate los navíos españoles dieron todas pruebas inequívocas de maniobrar con acierto y pundonor, dirigiéndose todos al fuego, mientras que otros navíos, que no eran españoles, maniobraban en el sentido opuesto.

Llegamos al campo de batalla sin que la historia pueda achacar ni á la Marina española ni al general que la mandaba la menor responsabilidad de lo que va á acontecer.

El orden de batalla lo prescribe el almirante frances: la escuadra de reserva, compuesta de doce navíos, á las órdenes del almirante Gravina, marchaba independiente de la principal, de la cual se mantenía un poco á barlovento, lo que era una ventaja, porque con un movimiento de arribada se le podía incorporar, tomando el puesto que mejor le conviniese, posicion hábil, escogida por el almirante español para que quedase el enemigo entre dos fuegos cuando estuviese empeñado el combate. Monsieur Thiers reconoce que esta posicion era perfectamente ade-

cuada á las circunstancias, y *concede al almirante* Gravina viveza de ingenio y tino en la hora de obrar. Gravina hizo á Villeneuve señales pidiendo que le dejase maniobrar con independendencia; negóselo el almirante frances, mandándole ponerse inmediatamente en línea, privándose sin remedio de una fuerza movible y ventajosamente situada para maniobrar, alargando una línea ya demasiado prolongada, siendo esto precisamente lo que mas podia apetecer Nelson. «A toda la escuadra, dice Mr. Thiers, fueron visibles las señales; y el contra-almirante Magon, hombre de dotes no inferiores á Gravina, al ver en los palos de uno y otro almirante la demanda y la contestacion, exclamó que lo hecho era una falta grave, de lo que se mostró vivamente pesaroso, sin encubrir á los oficiales de la plana mayor su pensamiento.» Esta falta grave, en efecto, fue la causa principal del desastre; así lo reconoce Mr. Thiers cuando, hablando de los movimientos de las escuadras viniendo encontradas, dice: «Era el caso de sentir mas que nunca la posicion independiente y á barlovento que un poco antes tenia la escuadra de reserva, y de donde en aquellos momentos hubiese podido maniobrar contra una de las dos columnas enemigas (1).» Esta falta inmensa pertenece exclu-

(1) Pág. 149.

sivamente al almirante frances, obrando á despecho y contra la peticion del general español.

Mr. Thiers nos dice que es difícil acertar las razones que tuvo el almirante frances para negar á Gravina lo que este le pedia. Nosotros se lo diremos. El único motivo que tuvo Villeneuve fue una torpe envidia: sabia que el emperador tenia en mucha cuenta á Gravina (1); sabia que este era hombre de suma pericia y de grande arrojo; conoció que en la posicion que habia tomado Gravina recabaria grandísima gloria, empeñada que fuese la batalla, y quiso privarle de esa gloria. No perdamos de vista que todo manifesta en Villeneuve un espíritu apocado y pequeño.

«Venian los ingleses, dice Mr. Thiers, á toda vela y viento en popa, y cayeron sobre la escuadra aliada con la precaucion de hacer cabeza los de tres puentes: de estos tenian los ingleses siete, y los aliados solo cuatro, desgraciadamente españoles; esto es, menos capaces de hacer que su superioridad fuese de provecho (2).»

(1) Cotéjense las cartas del emperador á su ministro del 17 de setiembre de 1805, y la de este al general Gravina del 16 del mismo mes y año.

(2) Página 151.

A esta torpe injuria del historiador frances nos contentaremos con oponer la suerte que tuvieron esos cuatro navios, *desgraciadamente españoles*, la parte que tomaron en el combate, y las pérdidas que tuvieron. Los cuatro navios de tres puentes de que se habla eran el *Príncipe de Asturias*, el *Santa Ana*, el *Santisima Trinidad* y el *Rayo*.

El *Príncipe de Asturias*, de 112 cañones, lo mandaba el brigadier D. Rafael de Hore, llevando á su bordo el comandante general D. Federico Gravina, y el mayor general D. Antonio Escaño: mandaba Gravina el cuerpo de reserva, compuesto de doce navios interpolados de ambas naciones: Nelson, que estaba á barlovento, se mantuvo en disposicion de atacar la línea enemiga cuando le conviniese. Mandose virar por redondo, y desigualáronse los navios, porque no todos ceñian el viento lo mismo.

Embistió por fin la escuadra inglesa en dos columnas, navegando sobre el centro y retaguardia de los aliados: al llegar á tiro, rompió el fuego el *Monarca*, mandado por D. Teodoro Argumosa, contra el navio de Collingwood; logró desarbolarlo del mastelero de velacho. El *Fougueux*, navio frances, le hizo una descarga que le obligó á orzar y á separarse algun tanto; pero luego insistió en atravesar la línea por la proa del *Santa Ana*, donde llevaba su insignia el general Alava. Mientras allí arreciaba la

lucha, Gravina habia empeñado una accion vivísima con los dos primeros navíos que venian á cortar la línea por aquella parte. Llegaron luego por sotavento otros dos navíos enemigos , y otro se le acercó por la popa , causándole estragos é hiriendo gravemente al general en el codo izquierdo, el cual á breve rato , no pudiendo sostenerse en el alcázar , entregó el mando y la continuacion del combate al mayor general D. Antonio Escaño. Desempeñando este esclarecido jefe sus funciones con el mayor acierto y serenidad , colocado en la toldilla para dar sus disposiciones , una descarga de metralla de uno de los muchos navíos que batian al *Príncipe de Asturias* arrolló á todos los individuos que le rodeaban , ocasionando al general Escaño una grave herida en la pierna. Se aguantó en su puesto hasta que saliéndole la sangre por encima de la bota , cediendo á los ruegos de sus ayudantes , bajó á la enfermería para curarse , y volvió apoyado en dos marineros ; y puesto en la toldilla , permaneció allí hasta finalizarse la accion. Regresó á Cádiz el *Príncipe de Asturias* desarbolado y con infinitas averías, y tuvo tres oficiales y cincuenta individuos muertos, el general Gravina, el general Escaño y dos oficiales heridos, con ciento diez individuos de la tripulacion (1).

(1) Parte del general Escaño de 5 de noviembre de 1805.

El *Santa Ana*, de 112 cañones, al mando del capitán Gardoqui, llevaba á su bordo al teniente general Alava. Mandaba este la vanguardia de la escuadra combinada; mas habiéndose trocado el órden de batalla, vino á quedar á retaguardia, teniendo por su popa la escuadra de observacion. Le tocó al *Santa Ana* sostener el ímpetu de la columna inglesa que mandaba Collingwood, que montaba el *Royal Sovereign*, navío de tres puentes. Trabajó el *Santa Ana* un terrible combate, no solo contra el *Royal Sovereign*, sino con cuatro navíos mas que siguieron las aguas del almirante inglés, y atacaron al *Santa Ana* y al *Fougueux*, navío frances. Seis horas de sangrienta pelea sostuvieron estos dos buques contra muchos refuerzos de navíos ingleses. Cayó el general Alava con tres heridas graves; cayó tambien el comandante Gardoqui; estaba desarbolado el *Santa Ana* de todos sus palos, y sin timon; hubo de rendirse. Mas ocurrido un furioso temporal en las noches del 21, 22 y 23, se sublevaron los pocos españoles que habian quedado sanos, intimaron la rendicion á sus guardadores, y favorecidos por la fragata francesa *Themis*, rescataron el navío, y arbolando la bandera española, entró el *Santa Ana* en Cádiz remolcado por dicha fragata. En el combate que trabajó con el *Royal Sovereign*, quedó este tan destrozado como su adversario. El *Santa Ana* tuvo cinco oficiales y noventa

y siete individuos muertos; el general Alava, el comandante Gardoqui, cuatro oficiales y ciento cuarenta y un hombres de la tripulacion heridos (1).

El *Santisima Trinidad*, de 136 cañones, con mil ciento quince hombres á bordo, entre tripulacion y tropa (2), iba al mando del brigadier D. Francisco Javier Uriarte y Borja, enarbolando la insignia del jefe de escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros.

El *Trinidad* pertenecia al centro de la línea de batalla, que regia por sí mismo el almirante Villeneuve, jefe superior de la escuadra combinada. Desde luego formó en el puesto que le correspondia, que era por la proa del navío almirante.

Podemos narrar con absoluta precision la parte que cupo en el combate al navío *Trinidad*, teniendo en nuestro poder una relacion escrita de puño y letra de su héroe comandante el brigadier Uriarte, y la copiamos aquí íntegra:

«Ápenas se formaba la línea de combate mura á babor, viento al O. y mar gruesa, los enemigos á barlovento, dando caza á un largo O. en popa á toda vela,

(1) Parte del general Escaño de 5 de noviembre de 1805.

(2) Tenemos á la vista el estado firmado por el brigadier Uriarte el 19 de octubre á pique en la bahía de Cádiz.

prolongados en toda la estension de la armada combinada, empezó el combate, como á las once y media de la mañana, por la retaguardia, rompiendo el fuego el *Royal Sovereign*, navío de tres puentes, de la insignia del vice-almirante Collingwood, contra el *Santa Ana*, de la del teniente general D. Ignacio de Alava, tambien de tres puentes.

»El navío *Victory*, del mismo porte, y de la insignia del general en jefe el vice-almirante Nelson, se dirigió en la misma posicion que la armada inglesa hácia el centro de la combinada, formando con el *Temerary* y el *Neptuno*, de tres puentes, una línea casi paralela de la que formaban en aquella parte el *Bucentaure*, de 80 cañones, de la insignia del almirante Villeneuve, por su proa el *Trinidad*, de la del jefe de escuadra D. Baltasar Cisneros, y por la de este el *Héros*, navío frances de 70 cañones, con el ánimo bizarro y el mas intrépido de cortar la línea por entre el *Trinidad* y *Bucentaure*.

»Desde el *Santa Ana* fue corriendo el fuego hácia la cabeza y cola de la línea, y en pocos momentos quedó empeñado un combate general. El *Trinidad*, con su gavia y sobremesana en facha, cerró su diferencia con el *Bucentaure* para oponerse á aquel atrevido intento, retardando su fuego á pesar de los deseos y ardor generales, y se mantuvo en una generosa amenazante inaccion

esperando al *Victory*, que se figuraba debia ser su adversario particular, el cual gobernaba con su espresada division á un rumbo diagonal de vanguardia á retaguardia, á un largo abierto por estribor, porque cerrada la distancia espresada, se dirigia á cortar por la popa del *Bucentaure*; y cuando iba á cruzar por el traves de barlovento del *Trinidad*, á un tercio muy corto de tiro de cañon, rompió este el fuego mas bien dirigido, incesante y terrible, tanto que desde aquel momento empezó á experimentar el *Victory* averías de la mayor consideracion en su arboladura y aparejo, y á la mitad del combate, como á las dos de la tarde, ya habia desarbolado del palo de mesana por su fognadura, de sus masteleros mayores y sus vergas todas, y se hallaba sin gobierno para dirigirse á efectuar su valerosa resolucion de cortar la línea.

»En esta situacion, en lugar de seguir su rumbo, arribó en popa, y orzó por babor, tal vez involuntariamente, barloándose á tiro de fusil con el *Trinidad*, presentándole el costado y todos sus descalabros.

»No es tan fácil como describir lo material de esta escena, espresar hasta qué grado se reanimaban el ardor y la confianza del *Trinidad* con la presencia de aquel espectáculo.

»En estos momentos el *Temerary*, á toda vela, se

interpuso entre el *Victory* y el *Trinidad*, y con tan atrevida accion sacó á aquel del empeño, y siguió á efectuar el corte de la línea, que no habia podido verificar Nelson. La cortó por la popa del *Trinidad*, por el claro que dejó el *Bucentaure*, que se adelantó en el mismo tiempo y se barló á toca-penoles por barlovento con el *Trinidad*, obligándole á suspender el fuego algunos minutos. Así pudo pasar por la popa de este, rascándola, el *Temerary*, á situarse por la aleta de estribor á tiro de pistola. En seguida de él, y á muy corta distancia suya, llegó el *Neptune*, y tomó la aleta de babor del *Trinidad*, al mismo tiro de pistola; y como el *Victory* iba cayendo á sotavento y quedándose por la popa, resultó el poder batir los tres navíos ingleses con la misma ventaja y al propio tiempo al *Trinidad* y al *Bucentaure*: entonces se mudó la fortuna.

»El *Trinidad*, todavía con sus palos, masteleros y vergas arriba, menos la de velacho, vió desarbolar de los palos mayor y mesana, destrozar y rendir al *Bucentaure*, como á las tres de la tarde, casi abordado con él, despues de lo cual el fuego de los tres navíos ingleses se dirigió solo al *Trinidad*; y por último, dejando por la popa desmantelados, y por consiguiente sin salida, al *Bucentaure* y al *Victory*, permanecieron en su ventajosa posicion el *Temerary* y el *Neptune*, destrozando con un

fuego incesante al *Trinidad*, que se mantuvo, casi sin poder hacer uso del suyo, en defensa desesperada, hasta quedar arrasado de todos sus palos, cubierto de destrozos de ellos y de los de sus vergas, masteleros, jarcias y velas, habiéndose ya retirado heridos y quedado muertos cuantos tenian destino en la toldilla, alcázar y castillo, desde el general hasta el guardia marina que custodiaba la bandera, quedando solo el comandante sobre el alcázar, hasta que, cayendo herido de un astillazo en la cabeza y sin sentido, fue llevado al sollao despues de las cuatro de la tarde.

»Entonces el general Cisneros, que tambien lo estaba gravemente, dió orden por un ayudante al tercer comandante, que tenia su destino en la primera batería, de que subiese al alcázar, y que juntando allí los oficiales que hubiesen quedado, se informasen del estado del navío, y resolviesen su rendicion.

»Así acabó con el dia el combate del *Trinidad*, sin que hubiese cesado su fuego, sino en pocos minutos, una vez sola desde el principio de la accion, en la cual quedaron muertos gloriosamente en sus puestos los tenientes de navío D. Juan Cisniega, D. Joaquin de Salas, don Juan Matute, el teniente coronel de Córdoba D. José Graulle, el teniente de fragata D. N. Urías, el alférez de navío D. Juan de Medina, el guardia marina D. An-

tonio Bobadilla, y un gran número de soldados y marineros de su valerosa dotacion, que ascenderian á cuatrocientos, y heridos mortalmente ó de menos gravedad mas de doscientos, entre los cuales se incluyen el general Cisneros, el Sr. D. Francisco Javier Uriarte y diferentes oficiales.

»Luego que cesó el fuego se reconoció que habia en la bodega mas de sesenta pulgadas de agua, y se puso toda la atencion al trabajo de las bombas.

»El navío *Prince*, inglés, de tres puentes, marinó al *Trinidad*, y lo tomó á remolque con gran empeño; pero no siendo posible contener el agua, sin fuerza la gente en el trabajo de las bombas noche y dia sin cesar, y llegando á subir hasta quince pies en la bodega el 24 del mismo mes al medio dia, resolvieron precipitadamente los ingleses dejarlo ir á pique, salvando la gente entre tres ó cuatro navíos de su nacion, lo que no pudo verificarse enteramente, á pesar de los muchos auxilios y la actividad que emplearon, obligados á abandonar en aquel urgente conflicto un gran número de heridos ó mutilados que se fueron á fondo en el *Trinidad* al amanecer el dia, á siete ú ocho leguas de distancia como al Sur de Cádiz.==Firmado, URIARTE.»

El *Rayo*, de 100 cañones, lo mandaba el brigadier

D. Enrique Macdonell. El *Rayo* pertenecía á la retaguardia bajo el mando del contra-almirante Dumanoir, pero trocado el orden de la línea de batalla, vino á quedar á la vanguardia de ella. Acudió á la señal que se le hizo á sostener al *Trinidad* y al *Bucentaure*; sus malas cualidades marineras no le permitieron hacer todo cuanto quisieran el jefe que lo mandaba y su tripulacion. Con todo, quedó desarbolado de algunos de sus palos, y tuvo cuatro muertos y catorce heridos (1). En la noche del mismo dia del combate fondeó con los restos de la escuadra combinada en el Placer de Rota; el dia 22 salió á atacar la escuadra inglesa y represar algunos de los navíos españoles, mas arreciando un temporal horroroso, se perdió sobre Torres Cabroneras de Arenas Gordas.

Hé aquí cómo estos cuatro navíos contestan con prodigios de valor, tres de ellos á lo menos, á esa insultante y torpe espresion de que *eran desgraciadamente españoles*, menos capaces de hacer que su superioridad fuese de provecho.

«Los ingleses, dice Mr. Thiers, tenian en su favor la esperiencia de la mar, la costumbre de vencer, un gran general, y en ese dia hasta los favores de la fortuna, por tener de su lado el viento, al paso que á los aliados

(1) Parte del general Escaño de 5 de noviembre de 1805.

faltaban todas estas condiciones *que facilitan el éxito* (1).» ¿Y se concibe, preguntamos nosotros, que cuando faltan todas las condiciones de buen éxito, se vaya, á menos de estar demente, en busca de un enemigo que todo lo tiene á su favor, hasta el viento mismo? La Francia pagó asaz caro este capricho del almirante en cuyas manos habia puesto el mando de la escuadra; pero la desgraciada España, aliada á su despecho de una potencia extranjera, vió perecer sus navíos y correr raudales de sangre la mas pura: ¿y qué recibe por premio de su increíble abnegacion? A los tres años del dia infausto 21 de octubre de 1805 la mas inaudita traicion por parte de su aliado, y á la vuelta de medio siglo el insulto, el denuesto y la calumnia de la pluma de un historiador de la Francia moderna.

No seguiremos á Mr. Thiers en todos los pormenores del combate, puesto que es nuestro propósito publicar una relacion estensa del suceso, y solamente contestaremos á las acusaciones, y rectificaremos los errores en que incurre respecto á la escuadra española.

Hemos visto una primera falta gravísima del almirante frances mandando la alineacion de la escuadra de reserva por la principal: la segunda disposicion de

(1) Página 151.

Villeneuve es otra falta confesada por Mr. Thiers: «Villeneuve, dice el historiador frances, habia mandado que no se disparase hasta no hallarse muy cerca, precaucion muy poco oportuna en esta ocasion, y que hubo lugar de sentir mas adelante (1).»

El primer navío que en la relacion de Mr. Thiers se halla empeñado contra la columna del almirante Collingwood es el *Santa Ana*, uno de los cuatro de tres puentes *desgraciadamente españoles*. Recibe el *Santa Ana* la andanada de babor del *Royal Sovereign*, que causa grande estrago; mas el *Santa Ana* devuelve al navío inglés tanto y mas daño, por confesion de Mr. Thiers (2).

Mr. Thiers dice que «si en este punto del combate, en que diez y seis navíos franceses y españoles se hallaban peleando contra quince ingleses, cada uno hubiera cumplido con su obligacion, hubieran podido sostenerse, prescindiendo del socorro que podia darles la vanguardia (3).» Ya veremos el socorro que habia que esperar de la vanguardia, mandada por el contra-almirante Dumanoir. Entre los navíos que, mal dirigidos, se habian sotaventado y no habian cumplido con su deber, cita Mr. Thiers el *Bahama*, el *Montañas*, el *Argonauta*, «todos

(1) Página 151.

(2) Página 152.

(3) Idem.

españoles, dice muy ufano, que estaban á la derecha y atras del puesto que debian ocupar en la línea de batalla (1).»

El *Bahama* lo mandaba el brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano; el *Montañas* lo mandaba el capitán de navío Alcedo; el *Argonauta* lo mandaba el capitán de navío D. Antonio Pareja.

Si el *Bahama*, navío de 74 cañones, estuvo en el puesto que debia ocupar en la línea de batalla, dígalo la muerte heroica de su comandante; dígalo la herida del segundo comandante, de dos oficiales mas y de setenta y cinco individuos de la tripulacion muertos, con cuatro oficiales y sesenta y siete heridos (2). Para complemento de la refutacion que damos de las injurias dirigidas al *Bahama* por el historiador frances, copiaremos aquí lo que en una nota del Sr. D. Antonio Alcalá Galiano, traductor de la obra de Mr. Thiers, ha puesto, página 180 del tomo VI, en vindicacion de la memoria de su heroico padre: «Llegó el pundonor del comandante del *Bahama* á punto de que, habiendo arribado para presentar el costado y devolver sus fuegos á un navío enemigo que por sotavento y por la aleta de estribor le estaba

(1) Página 153.

(2) Parte del general Escaño de 5 de noviembre de 1805.

abrasando á metralla, mandó al momento orzar para no declinar de su puesto, y en breve cayó muerto, siguiendo el navío defendiéndose despues, porque Ramery, segundo comandante, que por la muerte del primero tomó el mando del buque, tuvo que retirarse herido, tocando á un teniente de navío el desabrido cargo de arriar la bandera cuando seguir en la defensa era imposible.» Si el *Bahama* no estaba en su lugar muy entrada la tarde era porque, destrozado, habia caído en poder de los ingleses: debia decirlo Mr. Thiers, y si no lo sabia debiera haberlo averiguado; debia saber lo que sin duda en su ligereza, ignorante de cuanto no es frances, no se ha cuidado de indagar; esto es, quién mandaba el *Bahama*, y cuál fue toda la conducta y el paradero del mismo navío en el acto y despues del combate.

A esta imperdonable falta del historiador frances supliremos nosotros tomando de una biografía publicada en *La España marítima* los pormenores siguientes:

«El *Bahama* formaba parte de una division, llamada de reserva, sobre la cual, trocado el orden de batalla, vino á caer lo mas recio del combate. Por la formacion de la línea quedó la retaguardia á la cabeza, el centro en su lugar, la vanguardia en seguida, y la reserva á la cola. Los ingleses se presentaron para ejecutar una ma-

niobra atrevida, mejorando el sistema de Rodney en la guerra de 1782 contra los franceses. Nelson, que ya en el Nilo habia dividido por medio á sus contrarios, y cogido entre dos fuegos á sus buques, formó esta vez su ataque dividiendo su escuadra en dos columnas, y se lanzó sobre la escuadra combinada.

»Entre tanto Galiano, con mas valor y firmeza de ánimo que esperanza de victoria, se preparaba al combate: hizo su testamento militar,* y hablando en seguida con su pariente, el guardia marina D. Alonso Butron, encargado de la bandera:—*Cuida*, le dijo con arrogancia, *de defenderla; ningun Galiano se rinde, y tampoco un Butron debe hacerlo*. Prometió el jóven portarse como se le encargaba; bien pronto fue herido, y no le cupo la triste suerte de arriar la bandera. Despues de tocado el zafarrancho de combate en el navío, y hallándose todos los individuos de su dotacion en sus respectivos puestos, recorrió el comandante D. Dionisio Alcalá Galiano las baterías, y en cada una de ellas arengó patrióticamente á los que las dotaban, concluyendo su arenga en la segunda batería con las siguientes memorables palabras:—«Señores: estén Vds. todos en la inteligencia de que esa bandera está clavada.» A la media hora de haber pronunciado tan patriótica exhortacion espiraba el héroe del *Bahama* sobre la cubierta de su buque.

»Trabose , en fin , la pelea, y le tocó al *Bahama* ser combatido por dos y luego por tres navíos enemigos. Recibió Galiano una contusion en una pierna , y despues fue mal herido en la cara de un astillazo , sin que quisiera irse á curar , á pesar de la mucha sangre que perdía. En esto se habia situado un navío inglés por la aleta de sotavento del *Bahama* , y le acribillaba á balazos sin ser casi ofendido.

»Mandó Galiano arribar un poco á fin de dar un tanto el costado á su contrario y devolverle el daño que de él recibia; pero en la arribada declinaba el navío de la línea á punto de llevar trazas de separarse ó de huir , y esto no lo pudo tolerar el pundonoroso Galiano. Ordenó, pues, orzar para entrar bien en la línea , sujetándose al inconveniente de esta maniobra. Menudeaban tanto las balas , que el aire de una de ellas arrebató el anteojo de las manos del esforzado marino, á quien bien puede darse el nombre de héroe en aquella ocasion. Cubierto de sangre propia y agena , entre esta la del querido patron de su bote , muerto á su lado de un cañonazo que le partió por medio , seguia Galiano impávido , entusiasmado y alentando á los que le rodeaban, cuando una bala de mediano calibre le dió enmedio de la cabeza , llevándose la parte superior de esta y dejándole muerto en el sitio. Su cadáver fue recogido al instante para encubrir tamaña des-

gracia á la tripulacion que no estaba á las inmediaciones. Al cuerpo del heróico comandante del *Bahama* se dió por sepultura la mar, digno lugar de reposo para quien tanto en ella se habia distinguido durante su vida, y el buque que mandaba le siguió en los abismos del Océano, para que no quedase como trofeo en manos de los enemigos, cuando acribillado y destrozado tuvo que arriar bandera.»

El *Montañes*, de 74 cañones, tuvo su comandante Alcedo, su segundo y veinte individuos muertos, cuatro oficiales y veinte y nueve heridos (1). Pertenecia el navío *Montañes* á la escuadra de observacion, que, alineándose con la principal por orden espresa de Ville-neuve, quedó á retaguardia de la línea de batalla; sobre esta escuadra vino á caer la furia del enemigo. Por mucho tiempo se batió Alcedo con un navío de tres puentes inglés, que lo dominaba por lo cercano que se hallaba; seguia el comandante Alcedo alentando á su tripulacion y espidiendo las órdenes mas oportunas, cuando una bala de cañon, cogiéndole de lleno en la espalda, le dejó muerto en el acto: tambien murió á poco el segundo comandante D. Antonio Castaños, en quien habia

(1) Parte del general Escaño de 5 de noviembre de 1805.

recaído el mando, reemplazándole el teniente de navío mas antiguo, D. Alejo Gutierrez de Rubalcaba.

Este oficial de distinguido mérito, no solo continuó el combate, reanimando á la tripulacion del navío de la impresion que habia experimentado por la pérdida de sus dos jefes, sino que habiendo logrado al fin de la accion reunirse con el *Príncipe de Asturias*, regresó con él á Cádiz, dando la vela el 23 para represar algunos buques, y por sus bien entendidas maniobras volvió segunda vez á Cádiz sin averías de consideracion, sin embargo del furioso temporal que sufrieron á la vela.

El *Argonauta*, de 74 cañones, lo mandaba el capitán de navío D. Antonio Pareja: se batió vigorosamente, y de resultas de los estragos que sufrió en el casco se hundió la cubierta del alcázar, y se fue á pique al dia siguiente de la accion: tuvo un oficial y setenta y ocho individuos muertos; el comandante, dos oficiales y noventa y cuatro heridos.

Estos son los buques y los oficiales que el malhadado historiador frances tiene la osadía de presentar como gente que habia abandonado el puesto del honor. Díganos Mr. Thiers las pérdidas que sufrieron los cuatro navíos franceses, el *Mont-Blanc*, el *Duguay-Trouin*, el *Formidable* y el *Scipion*, de la vanguardia, mandada por el contra-almirante Dumanoir, y entonces sabremos la di-

ferencia que hay entre los navíos que estuvieron en su puesto y los que abandonaron el campo de batalla por tener buenas razones para no empeñarse á fondo (1). Recordemos á Mr. Thiers que en esa division habia tres navíos españoles, el *Neptuno*, el *Rayo* y el *San Francisco*; vinieron estos al fuego, y mezclaron su sangre con la de sus compatricios y aliados, porque los españoles habian visto y obedecido pundonorosamente las señales del almirante en jefe, señales que significaban que todo capitán no estaba en su puesto si no se encontraba en el fuego (2).

Inconsecuente en todas las partes de su narracion, Mr. Thiers dice que «el *Príncipe de Asturias*, mandado por el almirante Gravina, terminaba la línea rodeado de enemigos, vengando el honor del pabellon español de la mala conducta de la mayor parte de los suyos.» Mas adelante dice que «los navíos españoles *Montañes*, *Argonauta*, *San Juan Nepomuceno* y *San Ildefonso* habian abandonado el teatro de la pelea; al contrario el almirante Gravina, en el *Príncipe de Asturias*, envuelto por los navíos ingleses que habian doblado la estremidad de la línea, se defendia solo contra todos ellos con singular

(1) Thiers, pág. 137.

(2) Idem, pág. 136.

denuedo, y se mantenía firme, aunque rodeado y acribillado de balazos, de suerte que hubiera caído prisionero á no haber venido á darle auxilio el *Neptune*, frances, y el *Pluton*. Por desgracia ya en la última hora de la pelea fue mortalmente herido el almirante Gravina (1).» Contestaremos, como lo hemos hecho hasta ahora, con hechos materiales á las torpes inculpaciones del desatentado historiador frances. En primer lugar le diremos lo que sin duda en su ignorancia de las cosas de que habla no se ha tomado la pena de averiguar, y es que el navío *Príncipe de Asturias* era uno de los cuatro de tres puentes que poco antes calificó de *desgraciadamente españoles; esto es, de menos capaces de hacer que su superioridad fuese de provecho*. Si ahora paga un justo tributo de alabanza á la heroicidad del comandante del *Príncipe de Asturias* y al comportamiento del buque, ¿cómo pudo poco antes calificarlo con tan feas espresiones? Ya hemos dicho las pérdidas que sufrió el *Príncipe de Asturias*; nadie mas que nosotros admira su valor y su denuedo; mas el *Príncipe de Asturias* no tuvo que vengar la honra del pabellon español, porque en aquel infausto dia no cayó sobre el pabellon español mas que la noble sangre de sus valientes defensores.

(1) Thiers, pág. 170.

Respecto á los navíos que Mr. Thiers designa como habiendo abandonado el campo de la pelea, ya hemos contestado en lo que es relativo al *Montañes* y al *Argonauta*. Ahora vindicaremos al *San Juan Nepomuceno* y al *San Ildefonso* de las inculpaciones del historiador frances.

El *San Juan Nepomuceno*, de 74 cañones, lo mandaba el insigne brigadier D. Cosme Damian de Churruca, que allí terminó su gloriosa vida: desarbolado y acribillado, muerto su heróico comandante y su segundo, otro oficial y ciento cincuenta y cuatro individuos, con siete oficiales y doscientos cuarenta y tres heridos, fue apresado cuando le era imposible seguir la defensa.

Digamos la parte esclarecida que tuvo en el combate. Cinco navíos enemigos, uno de ellos de tres puentes, cayeron sobre el *San Juan*, recibiendo sucesivamente el fuego de todos por la mura de babor; dos de estos pasaron adelante; los otros tres quedaron batiendo al navío español, dos por babor y uno de tres puentes por la mura de estribor. El fuego de estos tres navíos continuó hasta las dos de la tarde, aproximándose segun lo permitia la flojedad del viento; pero á dicha hora estaba ya el navío inglés *Dreadnought* al costado del *San Juan*, á medio tiro de pistola por la aleta y popa, habiendo vuelto á agregarse los dos navíos que al principio del combate se habian adelantado. Ni esto bastó; todavía otro navío

quiso participar de esta desigual batalla, y el *San Juan* tuvo la gloria de batirse contra seis navíos á la vez. El valeroso comandante que dirigia una defensa tan heroica desplegando talento y denuedo á proporcion de los riesgos, acudia á todo con una serenidad y firmeza inalterables; hacia él mismo la puntería, mandando las maniobras con la bocina de combate. Ni la lluvia de metralla que cubria el navío, ni la imposibilidad del socorro movia su ánimo intrépido, superior á los reveses de la fortuna; y si no podia batir á cada uno de sus enemigos por su número, con una sabia economía de sus tiros y una actividad proporcionada tuvo siempre en respeto fuerzas tan considerablemente superiores, sin que los ingleses pensaran un momento en intentar el abordaje. Así se sostenia Churruca, cuando al volver de proa, donde acababa de apuntar un cañon, cuyo tiro desarboló á un navío enemigo que le batia por aquel punto casi impunemente, le alcanzó una bala de cañon en la pierna derecha, dejándosela casi desprendida á corta distancia de la ingle. Cayó el héroe del *San Juan*; habia cumplido con su patria.

Hemos recogido con la religiosa veneracion que merece la memoria del héroe del *San Juan* cuantos datos nos ha sido posible sobre los últimos momentos de su vida, digna de que un Plutarco la narrara, y los

reproducimos con el mas sentido y respetuoso entusiasmo.

Cuando el día 19 se resolvió ya la salida de la escuadra combinada, llamó á su cuñado D. José Ruiz de Apodaca, embarcado en el *San Juan*, y le dijo: — «Escribe á tus padres que vas á entrar en un combate que seguramente será sangriento. Despidete de ellos, pues mi suerte será la tuya: antes que rendir mi navío lo he de volar ó de echarlo á pique. Este es el deber de los que sirven al rey y á su patria.» El mismo escribia á un amigo suyo: «Si llegas á saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto.» Así lo quiso la fatalidad.

El 21 á las once del día, cuando se aproximaba la hora de la accion, mandó subir sobre el alcázar y pasamanos en buena formacion de brigadas toda la guarnicion y tripulacion, los hizo hincar de rodillas, y dirigiéndose al capellan con aquel sentimiento de religion y firmeza de nuestros antiguos caballeros, le dijo: — «Cumpla V., padre, con su ministerio. Absuelva V. á estos valientes, que no saben lo que les espera en la batalla:» y haciéndoles poner en pie despues de la ceremonia religiosa, con voz firme y sonora exclamó: — «¡Hijos mios: en nombre del Dios de los ejércitos prometo la bienaventuranza al que muera cumpliendo con sus deberes! Si encuentro alguno que falte á ellos, le haré fusilar sobre la marcha, y si

escapase de mis miradas y de las de los valientes oficiales que tengo el honor de mandar, sus remordimientos le seguirán mientras arrastre el resto de sus días miserable y desgraciado.» Finalizó este acto imponente con las tres voces de *¡viva el rey!* mandando tocar generala á los tambores para que cada cual fuera á ocupar su puesto.

Al amanecer del día 21 la línea estaba formada en buen orden de batalla. Los enemigos, como á cuatro millas á barlovento, al parecer en desordenada formación; mas luego se vió que eran grupos navegando en combinacion, y que por sus maniobras se dirigian contra nuestra vanguardia y centro. En este estado, en que debia la escuadra combinada haber aguardado que los enemigos desenvolviesen sus fuerzas, se vió en el navío general frances la señal de formar la línea de combate con sujecion á puesto, indicacion que fue altamente desaprobada por el comandante del *San Juan*: se mandaba invertir el orden de batalla, quedando el *San Juan* formando la cola de la misma: estas dos maniobras, ejecutadas con poco viento, produjeron una deplorable confusion, pues maniobrando cada navío con independencia para buscar su lugar, se pasó casi toda la mañana en rehacer una línea con grandes trabajos y cansancio de las tripulaciones: fueron tantas las dificultades, que algunos

navíos, no pudiendo vencerlas, cayeron á sotavento, sin poder, por mas esfuerzos que hicieron, ganar el puesto que debian ocupar. Impaciente el malogrado Churruca al ver el resultado de la falta de conocimientos del almirante Villeneuve, exclamó sobre la toldilla, dirigiéndose á su segundo:—«El general frances no conoce su obligacion, y nos compromete... ¡Qué funesta ha sido siempre para España la union de sus escuadras con las francesas! ¿Recuerda V. lo que decia dias pasados del cabo Sicié y del combate de Finisterre, en que fuimos abandonados?»

A las once y media el centro iba á ser atacado decididamente al mismo tiempo que la retaguardia. La intencion del enemigo fue conocida de toda la escuadra, menos del almirante Villeneuve, que con maniobras acertadas pudo haberlo impedido. Se le oyó entonces decir al comandante Churruca:—«Los enemigos van á cortar nuestra línea por el centro, y á atacarnos por retaguardia; por consiguiente vamos á quedar envueltos y en inaccion la mitad de nuestra línea si el general frances no pone pronto la señal de virar por avante á un tiempo, y doblar á retaguardia para coger á los enemigos entre dos fuegos, destruyéndolos antes que lleguen aquellos nueve navíos que están muy atrasados.» Inútilmente se esperó la señal que se deseaba.

Cuando la fatal bala de cañon derribó al heróico

Churruca mortalmente herido, se incorporó apoyado en la mano izquierda, y blandiendo en la derecha su noble espada:—*Esto no es nada*, dijo; *siga el fuego*. Tanto heroísmo, tanta abnegacion eran superiores á las fuerzas humanas. Postrado Churruca sobre el alcázar, que se negaba á abandonar, al fin tuvo que ceder el mando; llamó á su cuñado D. José Ruiz de Apodaca, y le dió la orden para que su segundo se encargase del mando; mas ya el bizarro Moyna habia muerto gloriosamente: se dirigió entonces D. José de Apodaca al teniente de fragata D. Joaquin Ibañez de Corbera, encargado de las maniobras en combate; este mandó se avisase al mas antiguo de los oficiales que encontrase capaz de tomar el mando del navío. Dirigiéndose D. José de Apodaca á la primera batería, encontró á su comandante, el primer teniente de navío D. Joaquin Nuñez Falcon, estropeado y lleno de contusiones que apenas le dejaban estar en pie; rogole que subiese al alcázar, lo que pudo ejecutar el bizarro Falcon ayudado de un marinero y del mismo Apodaca. Ya en posesion del mando, con serenidad sin par mandó se llamase sobre cubierta á cuantos oficiales pudiesen acudir: ya habia muerto el valiente alférez de fragata Bermudez de Castro, otros oficiales, heridos ó contusos gravemente, no pudieron moverse. Reunidos Nuñez, Ibañez de Corbera, Balsola y Sesma, determinaron estos la

rendicion del navío, por ser imposible separarse del combate ni resistir mas tiempo á fuerzas tan superiores como los navíos que batian el *San Juan* en todas direcciones y á quemaropa. Tenia la mayor parte de su artillería desmontada, muerta ó herida mas de la mitad de la guarnicion y tripulacion. Anteriormente, cuando el general Gravina hubo hecho la señal de cesar el fuego, el *San Juan* se esforzó por seguir los movimientos del *Príncipe de Asturias*; mas le fue imposible, porque habia desaparecido su aparejo, quedándole solo la vela de trinquete, sin poder gobernar, pues su timon estaba inutilizado.

A todo esto habia espirado el sublime Churruca. Antes de morir dió las gracias á los oficiales y á la tripulacion por su buen comportamiento, pidió que se clavara la bandera y no se rindiera el buque mientras él viviera. Poco duró esta dolorosa escena: Churruca murió á los cuarenta y cuatro años de edad y veinte y nueve años y cuatro meses de servicio. Sus últimas palabras las dirigió á su cuñado, y la historia las debe recoger:— «Di á tu hermana que muero con honor, queriéndola y amando á Dios.» De D. Cosme Damian de Churruca se ha dicho en un elogio histórico publicado en Madrid el año 1806 estas palabras, que nos complacemos en repetir: «Churruca era uno de aquellos hombres que llevan por lema *vivir para la humanidad, morir por la patria.*» El gobier-

no premió al héroe del *San Juan* declarándole teniente general, y su esposa gozó de esta viudedad. Se le hicieron magníficas exequias en el Ferrol á espensas del Real Cuerpo de Marina de aquel departamento.

No fueron los españoles los únicos que pagaron un tributo de respeto y de admiracion al ilustre Churruca. Los oficiales ingleses que se reunieron á bordo del *San Juan* para marinarlo se dirigieron á D. Joaquin Nuñez Falcon para que les indicase á qué navío de su nacion se habia rendido, disputándose todos tanta honra; mas el esforzado Falcon contestó que «habia sufrido el fuego de seis navíos, mas que al total de la escuadra habia sucumbido; que á un navío solo jamás se hubiera rendido el *San Juan*.» Como estos oficiales procedian de distintos buques, el mas antiguo se hizo cargo del *San Juan*.

Este oficial, enterado de que un cuñado del malo-grado Churruca se hallaba á bordo, llamó al Sr. D. José Ruiz de Apodaca para decirle que el acto de la defuncion en la mar se haria formando su gente y la española: — «A valientes como este capitán, le dijo, son debidas toda clase de distinciones. Su navío se ha batido de una manera desesperada y con mucho órden.» Y conociendo de reputacion que el desgraciado Churruca era un sabio erudito, añadió: — «Varones ilustres como este

no debian estar espuestos á los azares de un combate , y sí conservados para los progresos de la ciencia de la navegacion.»

Reparando que el cadáver tenia su reloj , lo entregó á D. José Ruiz de Apodaca ; triste y dolorosa prenda que este puso en manos de su desventurada hermana cuando se reunieron (1).

Los ingleses honraron la memoria de Churruca con singular demostracion de respeto. El casco del navío *San Juan* se conservó por muchos años en la bahía de Gibraltar con su cámara cerrada y una lápida sobre la puerta con el nombre de CHURRUCA en letras de oro. Si alguna vez se abria esa cámara para satisfacer la curiosidad de alguna persona de distincion , se advertia entrase en ella descubierto, como si se hallase presente el mismo comandante que con tanta gloria defendió el navío. Distincion asombrosa , que hace patente el mérito extraordinario que los ingleses reconocian en nuestro héroe.

Y ante estos homenajes de respeto por parte del enemigo ; al recordar esa noble sangre vertida , esa muerte

(1) Debemos estos pormenores tan interesantes y patéticos á la benevolencia del mismo Excmo. Sr. D. José Ruiz de Apodaca, comandante general del departamento de Cartagena, uno de los valientes de Trafalgar que viven para recordarnos las glorias de aquel combate infausto.

heróica, ¿cómo ha podido levantarse una voz de censura, y cómo se ha encontrado una pluma para atacar el esclarecido nombre de Churruca, glorioso patrimonio de los españoles? ¡A Mr. Thiers quedaba reservada esa mengua! No hubiera sido Churruca quien estando al frente del gobierno de su patria hubiese mandado retirar delante de los ingleses una brillante escuadra á las órdenes de un valiente almirante. Esto lo hizo Mr. Thiers, ministro en el año de 1840, cuando mandó volver la de Levante, que mandaba el almirante Lalande, que pedia con ansia atacar á la escuadra inglesa: mas si Churruca no hubiese incurrido en esa falta de teson, tampoco hubiera tenido el avieso pensamiento de llamar esta escuadra con el fin de apoderarse de un punto del territorio de una potencia amiga y aliada que nada tenia que ver con las desavenencias diplomáticas que existian entre Francia é Inglaterra desde el tratado de 15 de julio de 1840.

Ambas cosas hizo y pensó hacer Mr. Thiers, ministro el año 40: caido de la presidencia del consejo de ministros, acosado por la oposicion para que esplicase los motivos que habia tenido para mandar retirar la escuadra francesa de Levante, y con qué objeto habia vuelto al Mediterráneo, el conde Joubert, compañero que habia sido de Mr. Thiers, contestó en la sesion del 3 de diciembre de 1840:—*¿Quereis saber con qué fin llamamos*

la escuadra del Mediterráneo? Pues fue con el objeto de apoderarnos de las islas Baleares. La Cámara quedó estupefacta al oír la torpe confesion de tan inicuo pensamiento.

No fue este tan secreto que no se trasluciese á las afueras del gabinete frances: llegó la noticia á Madrid en los dias en que se habia formado el ministerio presidido por el duque de la Victoria, y si no nos engañamos recibió el general Espartero en Albacete la nueva del inicuo proyecto de Mr. Thiers, y desde allí espidió órdenes á Cataluña para que se reforzasen con tropas y artillería Mahon y Palma de Mallorca.

Hemos recordado este episodio, algo extraño al objeto que nos ocupa, en desquite de la amargura que nos ha causado la lectura de la obra de Mr. Thiers, y con el fin de poner de manifiesto su ojeriza muy antigua y su mala voluntad respecto á España. Y no es extraño que como historiador haya sido tan injusto, cuando como ministro tuvo contra nuestro pais las intenciones que indicamos.

Y ya que hemos hablado de uno de los que mas se distinguieron en este combate entre tantos valientes, digamos en seguida las proezas de otro de los héroes de aquel dia, que fue el brigadier D. Cayetano Valdes, gravemente herido mandando el navío *Neptuno*, de 74

cañones. Tomamos estos apuntes de una biografía publicada en la *España marítima*: «El combate de Trafalgar, en que la fortuna nos dejó una gloria inmensa, quiso destruir nuestra escuadra é inutilizar tanto sacrificio heroico; ese dia funesto, en que el hierro y el fuego, á una con los elementos, privaron de la victoria á los dos bandos, hizo brillar cual nunca el genio militar de don Cayetano Valdes. Mandaba el navío *Neptuno*; rompió el fuego sobre otro enemigo de 74 cañones, pero no creyendo que esto fuese bastante, viró de bordo, para venir á sostener al *Trinidad* y al *Bucentaure*, que se hallaban ya desarbolados y próximos á ser apresados por el enemigo. Cuando se separó de la division Dumanoir para venir al combate, le hizo este almirante frances señales preguntándole dónde iba: «Al fuego,» contestó el intrépido Valdes, y al fuego vino. Allí traba un sangriento combate con cuatro navíos ingleses; enmedio de aquella escena de desastres asesta sus mortíferos tiros á la escuadra británica; no cesa en tan desigual pelea ni abandona su puesto hasta que cae gravemente herido, y lo mismo el segundo comandante, cuatro oficiales y ciento cuarenta y dos individuos de la tripulacion. Dos oficiales y noventa y seis individuos quedaron muertos; mas el buque no quedó en poder de los ingleses; se perdió en la costa del Puerto de Santa María.»

El *San Ildefonso*, de 74 cañones, mandado por el brigadier D. José Vargas, se batió heroicamente contra tres navíos que le rodeaban: desarbolado de todos sus palos y sin timon, herido de mucha gravedad su valiente comandante, y asimismo el segundo y varios oficiales, se rindió el navío á fuerzas tan superiores; y conducido á Gibraltar, fueron el comandante Vargas y los demas oficiales tratados por los ingleses con muestras de la mayor consideracion y respeto, lo que no merecen á la vuelta de medio siglo de un historiador de la potencia aliada en aquella época.

Perdió el *San Ildefonso* cuatro oficiales y setenta y cuatro individuos muertos, el comandante, el segundo, tres oficiales y ciento veinte y seis heridos.

En cuanto al auxilio que recibió el *Príncipe de Asturias* de los navíos franceses, es exacto respecto al *Neptune*, mas no respecto al *Pluton*. El segundo navío que vino en socorro del *Príncipe de Asturias* fue el *San Justo*, su capitan D. Miguel Gaston, navío de 74 cañones, que por ser de muy malas cualidades marineras cayó á sotavento de la línea de batalla, sin que pudieran evitarlo los esfuerzos de su comandante; este pudo al fin conseguir unirse al navío frances *Neptune* y salvar al *Príncipe de Asturias*, que se hallaba en grave aprieto luchando contra varios navíos ingleses, y fue uno de los tres na-

vios españoles que no quisieron seguir al contra-almirante frances Dumanoir.

«Nelson, dice Mr. Thiers, buscaba el navío almirante frances, y creyó reconocerle, no en el gigante español, el *Trinidad*, y sí en el *Bucentaure*, navío frances de 80 cañones.» Si el autor frances tuviese el menor conocimiento de los anales de la Marina española é inglesa hubiese sabido que no era posible que Nelson tuviese dudas al ver al *Trinidad*, que no se podia confundir con ningun otro navío, y ya se habian visto frente á frente en el combate del cabo de San Vicente el 14 de febrero de 1797, cuando le tuvo casi rendido, salvándole el intrépido D. Cayetano Valdes, que vino á socorrerlo (1).

(1) En la accion del cabo de San Vicente mandaba D. Cayetano Valdes el navío *Pelayo*: se hallaba á barlovento dando caza á gran distancia de la escuadra, cuando el estampido del cañon le avisó lo que una densa niebla le impedia ver; que la escuadra empeñaba un combate. Abandona su comision, y se dirige al fuego; llega cuando el *Trinidad*, desarbolado, herida ó muerta la mayor parte de su gente, batido por tres navíos ingleses, se ve en la dolorosa necesidad de rendirse arriando su bandera, largando el pabellon inglés. Contempla el valiente Valdes al *Trinidad* ya casi en poder de los enemigos, y sin vacilar dirige á su gente esta corta arenga: *Salvemos al Trinidad ó perezcamos todos*. Llama al navío batido, y le grita *que enarbole de nuevo su bandera, ó que lo considerará como enemigo*; ataca á los ingleses, empeña una lucha desesperada, y la fortuna, coronando tanto heroismo, otorgó al intrépido capitan del *Pelayo* la gloria de salvar al *Trinidad*, rescatándolo casi de las manos del enemigo.

Así es que el autor de la vida de Nelson, doctor Southey, al hablar del *Trinidad*, dice: *Was Nelson 'sold acquaintance. Era antiguo conocido de Nelson.*

Hasta las cosas de mayor autenticidad ignora el autor frances: «El *Trinidad*, dice, apresado, fue echado á pique en la bahía de Gibraltar ó quemado, y asimismo el *Argonauta* y el *San Agustín* (1).» Los tres se fueron á pique en el combate y despues, mas ninguno de estos entró en la bahía de Gibraltar. Los que tuvieron la mala suerte de quedar en manos de los enemigos fueron el *San Juan*, del que hicieron los ingleses un ponton en Gibraltar; el *Bahama*, que se fue á pique en la bahía, y el *San Ildefonso*, que, llevado á Inglaterra, llegó de tal manera destrozado, que ni carenarlo fue posible.

«El *San Agustín*, dice Mr. Thiers, colocado delante del *Héros*, navío frances, habiendo abandonado su puesto, se hallaba acosado y apresado por los ingleses; el *San Francisco* no se portaba mejor (2).»

El *San Agustín*, de 74 cañones, lo mandaba el valeroso brigadier D. Felipe Jado Cajigal. Ya que tenemos el parte que él mismo dió del comportamiento de su navío, lo copiaremos íntegro. Nadie mejor que su glorioso

(1) Thiers, pág. 180.

(2) Página 162.

comandante puede contar el heroico porte que cupo al *San Agustin* en el infausto dia 21 de octubre :

«Excmo. Sr. : Las diferentes contusiones, y particularmente las heridas de la cabeza, no me permiten sino con mucho trabajo ordenar los varios acontecimientos del combate sostenido en la tarde del 21 del mes pasado sobre el navío *San Agustin*, que he tenido el honor de mandar: formada la escuadra en línea de batalla, órden inverso, mura á babor, ocupaba en ella este navío la cabeza del centro de la armada por la proa del *Trinidad*. Una de las columnas en que desplegaron los enemigos se dirigió al medio de la vanguardia, recorriendo desde allí por barlovento hasta la cabeza del centro, que era este navío, en cuyo instante ordené que se rompiese el fuego, que efectivamente se practicó en todas las baterías con serena prontitud y actividad, y á mi parecer con conocido acierto. Duró hasta las dos y media poco mas ó menos, hora en que, habiendo desfilado toda la línea enemiga y atacado al navío *Trinidad*, cortando el centro por aquella parte y abrumándole sobremanera, que mandé pasar la gente á estribor, y por señal del *Trinidad* de arribar y sostenerle en su desventaja, así lo ejecuté, dirigiéndome directamente sobre un navío de tres puentes que le batia por estribor, á quien á las primeras

descargas, hechas con todo ardor y acierto, rompimos parte de sus vergas; que al fin, rendido el *Trinidad*, se emplearon contra el *San Agustín* dos navíos de tres puentes que por babor y estribor le batian, tomando las aletas y enfilando todas sus baterías, en las que quitaron una porcion de cascabeles á los cañones, á quienes se les contestaba con las miras de popa y algunos cañones de esta parte, pues era preciso ademas continuar el fuego por el costado contra otros dos navíos de 80 que por estribor y mura de la misma banda nos acribillaban á metralla. Roto el centro, y rendidos algunos buques de él, se replegó el enemigo en número de cinco navíos sobre este, que sostuvo su fuego hasta mas de las cinco y media de la tarde, que fue preciso ceder á tanta superioridad y á dos repetidos abordajes, que al tercero ya no pudo oponérseles suficiente gente, por hallarse ocupada en las baterías la poca que restaba, continuando el fuego contra los otros buques que me estrechaban á tiro de pistola.

»En conclusion, Excmo. Sr.: desarbolado del palo de mesana, faltos los obenques y maniobras, y pasados con multitud de balazos los de mayor y trinquete, desmontados muchos cañones del alcázar y baterías, sus sirvientes disminuidos notablemente, haciendo agua por algunos cañonazos recibidos á su flor, despues de haber

apagado el fuego que se suponía en Santa Bárbara y en otros parajes, estableciendo el orden que se había turbado por un poco de tiempo con estos terribles accidentes, con el de hallarnos heridos yo, mi segundo, el oficial del alcázar, el comandante de la segunda batería, muerto el de la toldilla, y casi todos heridos y contusos, al fin, sin recurso alguno, rodeado de fuerzas tan superiores, y en tal mal estado el buque, se rindió el navío *San Agustín* (pero no la bandera del rey, que tuve la satisfacción de defenderla con el palo de mesana en el costado, y después en el agua á cañonazos, hasta que ya no hubo un solo hombre en defensa) á la fuerza, después de cinco horas y cuarto de combate, para que después de satisfechos todos los deberes del honor, no pereziese sobre el evidente riesgo que amenazaba el estado del buque, tan benemérita tripulación. Así fue que en aquella misma noche cayeron todos los palos y baupres, haciendo tal cantidad de agua, que era preciso emplear todas las bombas para su conservación y flote. Efectivamente, salvada la gente con precipitación á los buques enemigos, fue quemado el navío (según he visto con placer, ya que mi constancia no bastó á librarle ó sumergirle en la acción, de que no estuvo muy distante) el día 29 del pasado, por no haberse podido ejecutar antes el trasbordo de su equipaje á causa del temporal que sobrevino y aguantó

milagrosamente sobre la costa, hasta que nos rescataron las vidas generosamente los enemigos, pues que ya se consideraban perdidas.

»Acompaño á V. E. adjunta la noticia de los oficiales muertos y heridos en la accion y sus resultas; y aunque no puedo fijar por los incidentes sobrevenidos el número de la tripulacion y guarnicion, aproximadamente aseguro fueron ciento ochenta muertos, doscientos heridos y gran parte contusos. Esto fue lo que se hizo en este navío, y juzgo que no puedo elogiar como debo á todos mis oficiales sino diciendo sencillamente que todos ellos concurrieron á esta accion respectivamente con todos sus esfuerzos y empeño recíproco, sin que me hayan dejado nada que desear. A los tres dias me trasbordaron con mi segundo y algunos oficiales al navío de tres puentes el *Dredno*, tratándonos con miramiento, y por Gibraltar llegué á esta ciudad antes de ayer aun no bien restablecido. Es cuanto puedo participar á V. E. acerca de este combate, en que acabó para todos el navío *San Agustin*, que mandé. Dios guarde á V. E. muchos años. Cádiz y diciembre 13 de 1805. =Excmo. Sr.=FELIPE CAJIGAL.=Excmo. Sr. D. Federico Gravina.»

El *San Francisco*, de 74 cañones, lo mandaba el capitán de navío D. Luis de Flores : este navío, por sus malas

propiedades marineras y la flojedad del viento, fue uno de los que se sotaventearon de la línea de batalla y no concurrieron á lo mas recio del combate. Con todo, contribuyó con su sangre á sostener el honor del pabellon español, habiendo hecho su capitan cuanto pudo para sostenerse en su puesto. Al dia siguiente, 22 de octubre, fondeado en el Placer de Rota, dió la vela para proteger los buques que el enemigo habia abandonado; pero arrastrado por un furioso temporal que sobrevino, se perdió en la playa de Santa María.

«A la estremidad de la línea, dice Mr. Thiers, que la primera habia empeñado el fuego con la columna de Collingwood, dos navíos españoles, el *Santa Ana* y el *Príncipe de Asturias*, secundaban valerosamente la conducta de los franceses.» Ya hemos dicho en otro lugar lo que en efecto hicieron estos dos navíos de tres puentes entre los cuatro *desgraciadamente españoles, y por tanto menos capaces de hacer provechosa su superioridad*. Mas falta á la exactitud cuando dice que el *Fougueux*, navío frances, el mas cerca del *Santa Ana*, despues de haber hecho los mas grandes esfuerzos para socorrerlo, se habia visto abandonado por el *Monarca*, navío español, viniendo el navío frances el *Pluton* á ocupar el sitio abandonado por el *Monarca* (1). El *Monarca*, de 74 ca-

(1) Thiers, 166.

ñones, lo mandaba el capitán de navío D. Teodoro de Argumosa: ocupaba este navío en la línea de batalla su lugar por la popa del navío francés el *Fougueux*, y pertenecía á la division mandada por el teniente general Alava. Fue uno de los primeros que rompieron el fuego contra la columna del almirante Collingwood. Cortada la línea de la escuadra combinada, sostuvo Argumosa con el navío de su mando un porfiado combate contra un grupo de navíos enemigos por espacio de cinco horas, hasta que, hallándose enteramente desarbolado, y haciendo tal cantidad de agua, que no se podia disminuir, se vió en la precision de rendirse: herido gravemente, dejó su bandera con honor, teniendo un oficial y treinta y seis muertos, tres oficiales y sesenta heridos. El *Monarca* quedó de tal manera destrozado, que se perdió pocos dias despues en la costa de Poniente.

Como el *Monarca* no abandonó al *Fougueux*, mal pudo el *Pluton* llenar el vacío dejado por el *Monarca*.

Llegamos á la retirada: Mr. Thiers no la emprende sin lanzar nuevos denuestos á la Armada española, y nosotros una vez mas rechazaremos la injuria y los insultos, aunque no alcanzan á nuestra valiente Armada.

«El almirante Gravina, dice, desembarazado por el *Neptune* y el *Pluton* (ya hemos dicho ser inexacto en cuanto al *Pluton*), y habiendo tomado el mando en jefe,

dió la señal de la retirada. Además de los dos navíos franceses que acababan de socorrerle, y el *Príncipe de Asturias*, que montaba, Gravina podía reunir ocho navíos, tres franceses y cinco españoles: el *Rayo*, el *San Francisco*, el *San Justo*, el *Montañas* y el *Leandro*. Estos últimos, tenemos que decirlo, habían mas bien salvado su existencia que su honra (1).» También salvaron su honra, diremos nosotros, pues hemos manifestado en otro lugar, hablando de los cuatro primeros, lo que hicieron en el combate en defensa de su honor. Nos queda que hablar del *Leandro*. Este navío, de 74 cañones, lo mandaba D. José de Quevedo. El *Leandro*, buque de malas cualidades marinerías, se sotaventó en la línea de batalla, habiendo tomado parte al principio del combate, é hizo cuanto pudo su pundonoroso capitán para reunirse al cuerpo fuerte de la escuadra, tomando parte al fin del combate, sellando con su sangre su presencia en la batalla, teniendo ocho muertos y veinte heridos.

Si estos navíos, pues, no hicieron todo cuanto eran capaces el pundonor y la valentía de sus jefes y marinería, culpa fue de la mala calidad de los buques.

La escuadra combinada, reunida por el almirante Gravina, se volvió á Cádiz seguida de los navíos ingle-

(1) Thiers, 172.

ses los menos maltratados. *Mr. Thiers* ~~pretende~~ que el comandante del *Pluton*, frances, capitán Cosmao, después de haberle dispensado la gloria, que no le cabe, de haber contribuido á salvar al *Príncipe de Asturias*, «á la vista de los navíos ingleses no pudo contener el celo que le animaba. Su navío estaba acribillado, su tripulación reducida á la mitad, mas ninguna de estas razones pudo contenerle: tomó algunos marineros de la fragata *Hermione*, remendó de prisa su aparejo, y usando del mando que le pertenecía, pues los generales y jefes de escuadra, ó habian muerto, ó estaban heridos, ó habian caído prisioneros (1), dió la señal de dar la vela á los navíos que podian aun salir á la mar, con el objeto de represar á Collingwood los buques franceses que tenia apresados (2).»

Toda esta relacion de *Mr. Thiers* es de pura invencion. El comandante Cosmao no hizo mas que obedecer las órdenes que le fueron dadas por el general Gravina: este, si bien herido gravemente, como asimismo el mayor general D. Antonio Escaño, hízose superior á sus dolencias para acudir en socorro de los navíos apresados. Hé aquí el parte del general Escaño de 23 de octubre á

(1) No todos: uno habia que no estaba ni muerto, ni herido, ni prisionero; mas tampoco era español.

(2) Página 179.

bordo del navío *Príncipe de Asturias* al ancla en el Placer de Rota :

«Excmo. Sr.: Hallándonos fondeados en el Placer de Rota con viento al N. E. fresco, los barómetros muy bajos y todos los caris en apariencia de mal tiempo, dispuse que á presencia mia se reuniesen y juntasen en este navío los brigadieres de la escuadra D. Enrique Macdonell y D. Rafael de Hore, D. Esprit Maistral y el capitan de navío D. Tomas Ayalde , para que deliberasen sobre el partido que se podia sacar de las fuerzas reunidas en auxilio y proteccion de nuestros buques dismantelados, que necesariamente debian venir á parar á la costa , y en ella se acordó que mientras continuase el temporal que estábamos sufriendo, no convenia de ningun modo el dar la vela, sino aprovechar el primer momento en que el viento tocase en el tercer cuadrante para entrar en bahía; pero que luego que se llamase al N. O. exigia el interes recíproco que, reparados los buques de sus averías, se pusiesen á la vela para favorecer los que se descubriesen y atacar sus escoltas, como no fuesen superiores. Consecuente á esta resolucion, *he dado en la mañana de hoy las correspondientes órdenes para que todos los navíos que puedan salir lo verifiquen inmediatamente*, pues segun los partes de vigía se hallan

próximos á la costa, como yo me pensa, entre otros buques, el *Santa Ana* y *Neptuno*, vuestros. Al *Bucentaure*, que parece haber tocado en la relinga de piedras próxima á la punta de San Sebastian, se le ha enviado cuantas embarcaciones menores he podido para sacarle su gente, y mandado aprontar cuatro barcas cañoneras para que no permitan el que los enemigos lo incendien. Tambien se socorre al *Algeciras* (frances), y V. E. puede estar bien seguro que nada quedará por hacer en su auxilio y en el de cuantos se presenten á la vista.

»Dios guarde etc.

»Firmado, ANTONIO DE ESCAÑO.»

En oficio posterior, del 25, dice el mismo general Escaño :

«Al ponerse el sol ayer quedaban á distancia de mas de tres leguas treinta y siete buques mayores, un bergantin y una balandra, de los cuales catorce estaban desarbolados, y fondeados algunos en la costa. De este número era el *Rayo*, que habia salido el dia anterior para proteger y auxiliar, con el *Montañes*, *Asis*, *Pluton*, *Neptune* y *Héros*, franceses, y fragatas de la misma nacion; mas habiéndoles cargado el tiempo aquel mismo dia, volvie-

ron á entrar despues de haber obligado á los enemigos con su presencia á abandonar el *Santa Ana* y el *Neptuno* nuestros. El *Rayo* no lo verificó, y al amanecer de ayer se le vió sin palo mayor y de mesana, fondeado á seis leguas de distancia, y en su proximidad dos navíos ingleses sin palos tambien. El *San Ildefonso*, custodiado por otro de la misma nacion. El *San Juan* y *Bahama* iban remolcados por competente número de buques enemigos, que por la mucha distancia en que estaban no fue posible el poderlos recuperar.

»Firmado, ANTONIO DE ESCAÑO.»

Los buques que salieron el dia 25 por orden del general Gravina, y dadas por su mayor general D. Antonio de Escaño, para represar los buques que estaban á la vista, fueron el *San Justo*, *Asis*, *Rayo* y *Montañas*, españoles; los navíos franceses *Pluton*, *Neptune*, *Indomptable*, *Argonaute*, *Héros*, cuatro fragatas y dos bergantines de la misma nacion (1).

Y por último, en el *diario de navegacion* remitido al gobierno por el mayor general D. Antonio Escaño, leemos:

(1) Parte del capitán general del departamento, D. Joaquin Moreno, del 29 de octubre de 1805.

«Día 22. Se llamó á los comandantes de los buques *Montañas*, *Neptune* y *Pluton* para que en junta determinasen las providencias que se podrian tomar acerca de la recoleccion de buques desmantelados.

»Día 23. El viento estaba calmoso para el O. Sallieron los navíos españoles *Asis*, *Montañas* y *Rayo*, y los franceses *Pluton* y *Héros* con las fragatas.

»Cádiz 29 de octubre de 1805.

»Firmado, ANTONIO DE ESCAÑO.»

Queda por tanto auténtica y oficialmente probado que Mr. Thiers, dando al comandante Cosmao la gloria de haber tomado la iniciativa de las disposiciones para auxiliar y rescatar los buques apresados, ha cometido un error histórico muy grave, pues nada hizo ese comandante sino obedecer las órdenes que recibió del general español; falta esencial, pues tiende á presentar los jefes españoles como incapaces de tomar disposiciones que solo supo dictar el comandante Cosmao, segun el relato de Mr. Thiers.

Sigue el historiador frances, y dice: «El intrépido Cosmao salió acompañado del *Neptune*, frances, y de otros tres navíos franceses y españoles que no habian tenido la honra de combatir en Trafalgar (1).» Esto no es

(1) Véase el Apéndice núm. 15.

exacto, en cuanto á los españoles; ninguno de los buques de la armada española dejó de tomar parte en el combate.

Mr. Thiers disculpa la conducta del contra-almirante Dumanoir, que mandaba la vanguardia. No somos nosotros los que, usando de represalias, devolvamos justa censura por torpes é injustas acusaciones: léase la narracion de Mr. Thiers, á quien no basta un incontestable talento para defender tan mala causa, y solo repetiremos que en la division de vanguardia se hallaban tres navíos españoles, el *San Francisco*, el *Rayo*, tan injustamente tratados por Mr. Thiers, y el *Neptuno*; que estos tres navíos, separándose de su jefe, se vinieron al fuego, porque, sin que se lo dijera el general en jefe, bastaba que fueran marinos españoles para tener grabada en el corazon esta máxima: *que en un dia de combate no está en su puesto el capitan que no está en el fuego*. Ellos hicieron lo que indica Mr. Thiers que debieron hacer. Vinieron á salvar algunos navíos ó á añadir muertes gloriosas á las que ya se contaban en tan gran desastre; mas Dumanoir, consultando mas bien la prudencia que la desesperacion, queriendo evitar un desastre glorioso fue á encontrar en otra parte un desastre inútil y completo (1). Dumanoir, temiendo encontrar al enemigo entre

(1) Página 179.

él y los franceses, se dirigió hácia el estrecho (1). Hasta en esto último es inexacto Mr. Thiers: la division francesa de cuatro navíos, el *Mont-blanc*, *Duguay-Trouin*, el *Formidable* y el *Scipion*, no se dirigió hácia el estrecho, sino hácia el Norte; encontrada por la escuadra inglesa, compuesta de cuatro navíos y de cuatro fragatas, á las órdenes del almirante Richard Strachan, fue la division francesa batida y apresada el 5 de noviembre siguiente en el cabo Ortegal. No fue poca la sorpresa del almirante inglés, cuando hubo apresado la division entera, al saber que hacia parte de la escuadra del Mediterráneo: durante el combate habia creido que tenia enfrente una division salida de Rochefort. Hé aquí cómo se espresa Strachan en su parte al Almirantazgo: «Juzguen, señores, de mi sorpresa cuando me encontré con que los navíos que tenia apresados no pertenecian á la escuadra de Rochefort, y sí á la de Cádiz.»

«Tal fue la batalla de Trafalgar, dice el historiador frances: marinos inespertos, aliados mas inespertos todavía, una disciplina débil, un material descuidado, por do quiera la precipitacion con sus consecuencias, un jefe sintiendo con demasiada viveza estas desventajas, con-

(1) Thiers, págs. 165 y 173.

cibiendo de ellas presentimientos siniestros, llevándolos consigo por do quier va navegando, y bajo el peso de esta pesadilla hace que se malogren los grandes proyectos de su soberano. Este soberano, irritado, no haciéndose cargo de los obstáculos materiales, mas fáciles de remover en tierra que en la mar, apurando por la amargura de sus reconvenciones á un almirante que mas merecia compasion que vituperio; este almirante, batiéndose por desesperacion; la suerte, cruel con el desgraciado, negándole hasta la ventaja del viento; la mitad de la escuadra paralizada por la ignorancia y los elementos; la otra mitad batiéndose con furor (1).»

Aceptamos, salvo dos escepciones, el resúmen filosófico de Mr. Thiers, puesto que deja enteramente pesar sobre el gobierno frances y el almirante Villeneuve el desastre de Trafalgar.

Los aliados de la Francia no dieron muestras de inesperienza ni en el consejo ni en el combate. Los generales y capitanes españoles se opusieron en el consejo de guerra á la malhadada salida que por desesperacion intentaba el almiranté frances: allí dijeron, por propia confesion de Mr. Thiers, que «presentarse inmediatamente al

(1) Página 180.

enemigo, en el estado de la mayor parte de los buques, era una imprudencia de las mas peligrosas: la escuadra, al salir de la bahía, tendria apenas tiempo de maniobrar algunas horas, cuando encontraria una escuadra inglesa de fuerza igual ó superior, y seria infaliblemente destruida; que mas valia esperar una ocasion favorable, como una separacion de las fuerzas inglesas, y en ese tiempo terminar la organizacion de los navíos armados en último lugar (1).»

¿Y eran estos consejos de marinos inespertos, ó bien el colmo de la inteligencia, de la sabiduría y de la prevision? Desoidos estos consejos de la esperiencia por un jefe atolondrado y fuera de tino cuando se lanza á una resolucion desesperada, allá van los mas prudentes en el consejo á ser los mas valientes en la pelea, y allí murieron heroicamente, probando al mundo cuán bien se hermanan la intrepidez y la prudencia.

Si la mitad de la escuadra fue paralizada por la ignorancia, ignorancia fue del general en jefe; y si por los elementos, tambien fue la ignorancia de ese mismo jefe, que no reconoció lo indomable de este enemigo, que harto se le señaló en el consejo de guerra: y en cuanto á aquello que la otra mitad se batió con furor, á esta mitad perteneció la escuadra entera española.

(1) Página 142.

Mr. Thiers, que no encuentra una palabra de alabanza en favor de la escuadra española en el resúmen de la batalla, dice que los combates del *Redoutable*, del *Algéciras* y del *Achilles*, todos franceses, merecian ser citados con orgullo al lado de los triunfos de Ulm. Tambien decimos nosotros que los combates del *Santa Ana*, del *San Juan*, del *Trinidad*, del *Bahama*, del *Principe de Asturias*, del *Montañes*, del *Neptuno* y del *San Agustin* fueron predecesores de los triunfos de Bailen, de la Albuera y de San Marcial.

«Era preciso, dice Mr. Thiers, colmar de recompensas á los hombres que tan dignamente habian llenado su deber, llevar ante un consejo de guerra á los que, cediendo al horror de ese espectáculo, se alejaron del fuego.»

Es precisamente lo que hizo el gobierno español: recompensó los valientes que tan heroicamente habian combatido, y como ningun navío español se habia alejado voluntariamente del fuego, cediendo al horror de ese espectáculo, no tuvo España el dolor de que apareciesen ante un consejo de guerra oficiales de la Armada. Mas como Mr. Thiers tiene por costumbre poner á la vuelta de una página lo contrario de lo que acaba de

decir, dice en la 182, contrariamente á lo espuesto en la 181: «El escelente rey de España envolvió en una misma medida de recompensa los valientes y los cobardes, no queriendo poner de manifiesto mas que el honor reportado por su pabellon con la conducta de algunos de sus navíos. Era esta una debilidad en una corte envejecida.»

Sorprende que Mr. Thiers use, como lo hace, de la palabra antifrancesa de *cobarde* hablando de sus compatriotas. Nosotros la rechazamos con indignacion y con toda la energía de nuestra alma, dirigida que sea á los marineros españoles. Si en la aciaga batalla de Trafalgar todos no fueron héroes como Gravina, Alava, Cisneros, Uriarte, Escaño, Galiano, Valdes, Churruca, Moyna, Alcedo, Castaños, Cajigal, todos se batieron denodadamente, y ninguno abandonó á sus compañeros de armas.

Dice por último Mr. Thiers que cuando se anunció que el rey de España daba un grado á todo oficial que habia asistido á la batalla de Trafalgar, los españoles, casi avergonzados de ser recompensados, cuando los franceses no lo estaban, consolaban á estos (1). Esta apreciacion de los sentimientos españoles es pueril y poco digna de la historia. Los marineros españoles, buenos jueces del valor que desplegó la mayoría de los oficiales de

(1) Thiers, pág. 182.

la armada francesa , pudieron sentir que el gobierno imperial no fuese justo con los valientes que habian peleado á su lado, mas no tenian por qué avergonzarse de las injusticias de un gobierno extranjero. Les bastaba estar agradecidos para con su gobierno, que habia sabido pagar una deuda sagrada de la patria. Mas el hecho tampoco es exacto: el gobierno imperial recompensó los que se distinguieron, y llevó ante un consejo de guerra al contra-almirante Dumanoir.

Y tan poco enterado se muestra Mr. Thiers de las cosas de su propio pais, que tenemos nosotros que indicarle cuáles fueron las recompensas que obtuvieron los valientes jefes que sobrevivieron al desastre del 21 de octubre: no podemos presentar la lista de todos los agraciados porque no es incumbencia nuestra; pero nos basta citar los testimonios de historiadores franceses que se han ocupado especialmente de las cosas de la marina de su pais. Téngase presente que muchos de los capitanes de navíos murieron en el combate; que el almirante en jefe se suicidó, y que cuatro navíos franceses, con el contra-almirante Dumanoir, abandonaron el campo de batalla.

En una historia de los combates de Aboukir y Trafalgar, publicada por un capitan de navío en Paris, 1829, leemos, pág. 152:

«El capitan de navío Lucas, que mandaba el *Redoutable* en el combate de Trafalgar, fue recibido por Napoleon con la mayor distincion, felicitándole por su bizarria, y le ascendió á contra-almirante en premio de su heróico comportamiento.»

En la misma obra, pág. 133, leemos:

«Napoleon recibió con la mayor distincion al comandante Infernet, capitan de navío, que mandaba el *Intrépide* en el combate de Trafalgar:—«Si todos los comandantes se hubiesen conducido como vos en Trafalgar, le dijo el emperador, la victoria no hubiera estado ni un solo momento indecisa:» y condecoró á Infernet con la cruz de comendador de la legion de honor.»

Página 136:

«La hermosa conducta del capitan Cosmao, despues de concluido el combate de Trafalgar, en el *Pluton*, que mandaba, le hizo ascender al grado de contra-almirante.»

En resúmen: la desgraciada batalla de Trafalgar, la mas sangrienta que cuenta la historia, se perdió esclusivamente por los errores del gobierno imperial y por las

pésimas disposiciones tomadas por el almirante frances Villeneuve. Allí perdimos por efecto de una malhadada alianza lo mas florido de nuestra Armada; allí murieron treinta y cinco oficiales de general á alférez , y tuvimos cincuenta y siete oficiales de general á guardia marina heridos. Perdimos mil doscientos cincuenta y seis muertos, y tuvimos mil doscientos cuarenta y siete heridos. Durante el combate y despues se fueron á pique el *Trinidad*, el *Argonauta* y el *San Agustin*. Despues de la accion y de resultas del furioso temporal que sobrevino, se perdieron los navios el *San Francisco*, el *Neptuno*, el *Monarca* y el *Rayo*. Quedaron apresados el *Bahama*, el *San Juan Nepomuceno* y el *San Ildefonso*, regresando á Cádiz desarbolados y desmantelados el *Príncipe de Asturias* y el *Santa Ana*, y con muchas averías el *Montañes*, el *San Justo* y el *San Leandro*. Mas no fue sin estar altamente vengada la Armada española.

La narracion de estas heróicas proezas, pagadas poco despues con fea ingratitud por el aliado á quien se hicieron tantos sacrificios, despierta recuerdos dolorosos, avivados por el imperdonable desafuero que un historiador frances ha intentado contra nuestra benemérita Armada; mas tambien encierran una leccion que no deberia ser perdida, y es, que entre naciones no hay alianza sólida ni provechosa sino cuando tiene por base los inte-

reses bien entendidos de reciprocas ventajas; y ningun interes defendíamos en Trafalgar que fuese español: allí ibamos impelidos por el fatal tratado de San Ildefonso y el de 19 de octubre de 1803, deplorables remedos del pacto de familia.

CAPITULO VIII.

TRAFALGAR.

Nelson y Collingwood , Villeneuve y Gravina antes del combate de Trafalgar.

VINDICADA la Armada de las acusaciones vertidas por Mr. Thiers en su *Historia del Consulado y del Imperio* al hablar del combate de Trafalgar , y puesto á salvo el honor de cada uno de los navíos que asistieron á aquel desastre , nuestra tarea se halla muy simplificada para la narracion del combate : hemos dicho cuál fue el he-

roismo de algunos, la pundonorosa conducta de todos en las luchas parciales que allí se trabaron; ya solo nos falta dar cuenta del conjunto de las evoluciones navales que durante seis horas tuvieron en suspenso el éxito del combate, pudiéndose decir con razon que la batalla de Trafalgar no fue mas que una horrible carnicería, sin mas resultado real que el de la sangre vertida y el de los buques destrozados. Los pobres trofeos que se llevaron los ingleses no compensaban ni con mucho las pérdidas de buques que tuvieron ni la muerte del mas célebre marino que cuenta la historia naval de Inglaterra. A esa fatal jornada fuimos llevados por el débil gobierno que á la sazón regia en España, agobiado por la magnitud de los sucesos y dominado por la superioridad del hombre extraordinario que se habia apoderado del mando supremo de la Francia.

Los sucesos que precedieron al combate de Trafalgar exigen que volvamos un poco atras para dar una idea cabal de los incidentes que forman como el proemio del fatal desenlace de la alianza que de hecho vino á fracasar en la aciaga jornada del 21 de octubre.

Vuelta la escuadra de las Antillas, y despues del combate de Finisterre, sin duda no hubo una completa armonía ni una unidad perfecta de miras entre el almirante Villeneuve y el general Gravina, pues este, en un des-

pacho del 7 de agosto desde el Ferrol, escribia: «De resultados de la visita que me hizo el vice-almirante Ville-neuve el mismo dia de nuestra entrada en este puerto para tranquilizarme y *satisfacerme* sobre los motivos que habian fijado su conducta para dirigirse á la Coruña y no seguir las aguas de este navío, pasé yo á su bordo en la mañana de antes de ayer, acompañado de mi mayor general, el jefe de escuadra D. Antonio de Escañó.»

Cuáles fueron estas razones no se deduce del oficio. «En esa conferencia, añade el general Gravina, ademas de diferentes puntos en que convinimos sobre las medidas que era preciso tomar para la mas pronta habilitacion de estas fuerzas combinadas, acordamos igualmente en el órden en que debia formarse la linea de batalla y la division por escuadras, en la que, como verá V. E., están interpolados los navíos españoles y franceses con el objeto de que en caso de encuentro con fuerzas enemigas, y que estas intenten dirigir sus esfuerzos y principal ataque contra la vanguardia, centro ó retaguardia, tengan unos y otros la satisfaccion de entrar en combate. Partiendo de este mismo principio, se han interpolado con la misma idea buques de una y otra nacion en el cuerpo de reserva de observacion, de que quedo yo encargado, para sostener con él la parte de la linea que

pueda ser atacada mas desventajosamente; ó adir donde las circunstancias lo *exigiesen*.»

Se ve desde luego que el general Gravina tenia por táctica acertadísima la formacion de un cuerpo de reserva ó de observacion. Le hemos visto querer seguir este mismo principio estratégico en el combate de Trafalgar, teniendo que separarse de él á consecuencia de las órdenes del almirante Villeneuve.

La línea de batalla que se resolvió formar fue la siguiente :

	Navíos.	Fragatas.
	Pluton , F.	
	Neptuno , E.	
	Fougueux , F.	
Segunda escuadra. . . .	Argonauta , E.	Rhin , F.
	Scipion , F.	Mercurio , E.
	Intrépide , F.	
	Redoutable , F.	
	Asis , E.	
	Héros , F.	Syréne , F.
Primera escuadra. . . .	Bucentaure , F.	Hortense , F.
	Neptune , F.	Bergantin Fu- ret , F.
	Monarca , E.	

	Navíos.	Fragatas.
	Mont-Blanc, F.	
	Terrible, E.	
Tercera escuadra. . . .	Formidable, F.	Cornélie, F.
	Duguay-Trouin, F.	Thémis, F.
	Indomptable, F.	Observateur, F.
	Montañas, E.	

ESCUADRA DE OBSERVACION.

	Nepomuceno, E.	
	Berwick, F.	
Primera division. . . .	Príncipe, E.	Flora, E.
	Achilles, F.	Argus, F.
	Fulgencio, E.	
	Argonaute, F.	
	Agustin, E.	
	Algeciras, F.	Didon, F.
Segunda division. . . .	Aigle, F.	Hermione, F.
	Swift-Sure, F.	
	Ildefonso, E.	

Navío *Argonauta* en el puerto del Ferrol, 7 de agosto de 1805.

Firmado, ANTONIO DE ESCAÑO (1).

(1) Archivo de Marina.

Salió á la mar la escuadra combinada en la forma que queda indicado el dia 13 de agosto. Ya hemos visto al almirante Villeneuve, desde su salida del Ferrol, indeciso, irresoluto sobre el rumbo que habia de seguir, dirigirse por último á Cádiz, donde ancló el 20 de agosto. Allí se le incorporaron otros buques, y quedaron dispuestos en bahía quince navíos de línea españoles y diez y ocho franceses: hemos asistido á todas las agitaciones y tribulaciones del almirante frances hasta tomar una resolucion desesperada que debia dar y dió por resultado la mas terrible catástrofe. Completemos este cuadro.

Mientras Villeneuve navegaba hácia Cádiz, el almirante Gantheaume le despachaba desde Brest un correo al Ferrol para anunciarle que se hallaba bloqueado por la escuadra de Cornwallis, fuerte de veinte y nueve navíos. El correo no halló á Villeneuve en el Ferrol, se dirigió á Madrid, y de allí á Cádiz, donde llegó el 7 de setiembre (1). Aviso del todo inútil; no podia volver atras Villeneuve, y con su resolucion habia desconcertado todos los planes de Napoleon. Este, en 16 de setiembre, mandó nuevas instrucciones á Villeneuve para que pe-

(1) Despacho del general Gravina de 10 de setiembre. (Archivo de Marina.)

netrase en el Mediterráneo, operacion que, como le dice Napoleon en su carta al ministro de Marina, fecha del 17 de setiembre, no emprenderia Villeneuve, detenido por su *escesiva pusilanimidad*.

Al recibir el general Gravina la carta del ministro de Marina frances anunciándole las instrucciones que enviaba á Villeneuve (1), político prudente y previsor, cuanto valiente y hábil marino, consultó en 28 de setiembre al gobierno sobre algunos puntos que extractaremos de su despacho como prueba de su acertado tino, y porque al mismo tiempo dan esplicaciones históricas que nos han parecido del mayor interes:

«Ayer por la mañana hácia el medio dia me remitió el almirante Villeneuve un pliego del ministro de Marina Décrés, que acababa de recibir de Paris.

»Pasé luego á su bordo para conferenciar con él sobre su contenido, y me dijo que le mandaban, como á mí me decian, que saliese prontamente, que aprovisionase sus navíos con tres meses de víveres, y que me pidiese que le auxiliase si tenia alguna falta. Me manifestó que debíamos pasar al Mediterráneo, reunir al paso la escuadra de Cartagena, y seguir adelante. Que le de-

(1) Véase pág. 220.

cian que si teníamos tropas expedicionarias las podríamos dejar en Liorna á la reina de Etruria, que cruzando en aquellos mares, allí naturalmente recibiria nuevas instrucciones.

»Le contesté que por mi parte, segun las órdenes de mi corte, estaba pronto á seguirle con los catorce navíos, incluso el *Rayo* y *San Justo*, que estaban listos, y que á mas de estos, dentro de tres ó cuatro dias podria tal vez quedar listo el *Santa Ana*, que estos dias pasados habia salido del dique; que tocante á los víveres que le faltaban para el complemento de tres meses, que me diese la nota, que de todos los géneros de ellos que hubiese en nuestra provision de víveres dispondria que pronto se le facilitasen.

»Le manifesté que tropa expedicionaria no teníamos á bordo de la escuadra, pues, como sabia, de acuerdo con el general Lauriston, habíamos embarcado solo parte de ella en reemplazo de la gente que nos faltaba, lo mismo que ellos han hecho con las suyas.

»Hablamos despues de las dificultades de la salida hallándose á la vista una escuadra enemiga tan fuerte como la nuestra, y mas considerando su crecido número de navíos de tres puentes, que en corto espacio encieran mucha fuerza, que con vientos al O., bordeando, no era posible en un dia, con seis horas de marca favorable,

saliese toda la escuadra, y con Levantes, que suelen ser recios, eran despues contrarios á nuestra derrota, y que así convendria esperar una ocasion favorable, ó que los enemigos, por algun temporal, se separasen de la vista, ó que los vientos nos proporcionasen una salida oportuna.

»Por mi parte le dije que estaba pronto á salir cuando lo ejecutase, como lo habia hasta ahora verificado. He advertido estas ocurrencias á mi mayor general D. Antonio Escaño, á fin de que se den á la escuadra las órdenes convenientes con el objeto de quedar listos de un todo para una pronta salida.»

Hasta aquí ha hablado el marino, obediente servidor de las órdenes de su gobierno, y que advierte al general en jefe las dificultades de una salida imprudente.

Mas habia una cuestion delicadísima que arrojaba de sí la embarazosa alianza de la Francia, empeñada por su cuenta en una guerra general con las potencias de Europa coaligadas entre sí, cuando la España, por su parte, no estaba mal avenida con ellas, y solamente en guerra con Inglaterra. Podia presentarse el caso de encontrarse la escuadra combinada de Francia y de España con otra combinada de ingleses y otras naciones con las cuales estaba España en paz. ¿Qué se hacia en ese caso, en la hipótesis de un ataque de enemigos mancomunados

contra la Francia, y en paz con España algus? Esta complicacion habia sido *objeto de las meditacioes* del general Gravina, siendo embajador en Paris, y en el despacho que copiamos lo recuerda con mucha oportunidad. Mas oigamos al mismo general:

«A consecuencia de todo lo espresado, debo ahora hacer presente á V. E. que, entrando en el Mediterráneo, debiendo pasar de Liorna, y pudiendo en el interin declararse la guerra continental, pudiéramos encontrar fuerzas rusas; pudieran los franceses, segun los sucesos de la guerra, querer entrar en los puertos de Nápoles y de Sicilia, y convenir á los franceses hostilizar aquellos reinos (1), y hallarse fuerzas inglesas para estorbarlo. Nuestra separacion de los franceses, disminuyendo sus fuerzas, quedarian los enemigos superiores, y nos veríamos en un compromiso.»

Recuerda el general Gravina que hallándose en Paris de embajador, habia pasado una nota al ministro de Estado, Mr. Talleyrand, pidiendo le contestase á esta cues-

(1) La prevision del general Gravina es tanto mas notable, cuanto que las órdenes de Napoleon á su ministro en 17 de setiembre mandaban precisamente esas hostilidades contra los rusos y napolitanos.

tion: «Si algunas potencias se declaran contra la Francia, ¿en qué sentido debia reconocerlas la España?» Cuestion resuelta por una nota del mismo ministro, fecha 20 de diciembre, en los términos siguientes: «Si durante la guerra actual alguna otra potencia que la Inglaterra llegara á declararse contra la Francia, S. M. I. consiente que la España continúe en mantenerse neutral respecto á esta nueva potencia (1).»

El general Gravina no se hacia ilusion sobre los peligros de una situacion que de un momento á otro, por incidentes imprevistos, podia crear compromisos terribles, y añadia:

«Aunque este artículo es terminante, como puede acontecer que, unidos con los franceses, encontremos en la mar fuerzas inglesas unidas con las de potencias neutras ó amigas nuestras, con quienes los franceses estén en guerra, y pudieran tambien entrar en puertos amigos y querer hostilizar, y el no tomar nosotros parte en la accion pudiera disminuir sus fuerzas, para esos casos

(1) Hé aquí el testo tal como se halla en el despacho del general Gravina:

«Si pendant la guerre actuelle quelque autre puissance que l'Angleterre venait à se déclarer contre la France, S. M. I. consent que l'Espagne continue de rester neutre à l'égard de cette nouvelle puissance.»

deseo y espero que V. E., en contestacion á todo lo espresado, me prevenga y me dé las instrucciones y órdenes que juzgare convenientes.

»Como los franceses particularmente no están todavía completos de víveres, y hay que atender al tiempo oportuno para la salida, es muy probable me alcance en este puerto la contestacion de V. E., que anhelo mucho para el mejor acierto de mi comision.

»Navío *Príncipe de Asturias* en la bahía de Cádiz, á 28 de setiembre de 1803 (1).

»Firmado, FEDERICO GRAVINA.»

En efecto, le alcanzó la contestacion del príncipe de la Paz, que la dió con fecha del 2 de octubre, contestacion que lleva el sello de la vituperable ligereza con que en aquella época eran regidos los negocios mas arduos del Estado por la mano que los manejaba:

«V. E., contestó el primer ministro de Carlos IV, hace justas reflexiones sobre lo que puede dar de sí semejante campaña en los encuentros con las escuadras inglesas, á que pueden hallarse unidas las de la Rusia ú otras potencias con quienes estamos en paz; y por si

(1) Archivo de Marina.

tal sucediese, desea V. E. le prevenga cómo ha de manejarse.

»Todo esto lo sé, y de todo trato con el emperador para evitar el compromiso que pudiera resultarnos si los rusos é ingleses con los italianos resistiesen á nuestras fuerzas. Pero habiéndome asegurado S. M. I. que no nos consideraria sino como neutrales, no es de esperar llegasen á comprometernos en accion que ó nuestro honor ó nuestros tratados quedasen espuestos á la critica de las naciones. Vaya, pues, V. E. en la forma que hasta aquí para batir á los enemigos (1).»

No resolver nada, dejarlo todo á la casualidad fue la regla de aquella fatal administracion: ni bastaron á despertar de ese afeminado letargo las previsiones mas atinadas del prudente jefe de la escuadra española. Supóngase por un momento realizado el compromiso que este con tanto tino señalaba, y dígase cómo salia del paso nuestra escuadra ateniéndose el general Gravina á la contestacion que recibió, porque el dilema era hacer fuego contra buques de potencias amigas, ó separarse de los buques de la potencia aliada en la hora del combate, pues tal pudo ser el compromiso.

(1) Archivo de Marina. Despacho del príncipe de la Paz.

Los avisos que de diferentes puntos llegaban á Cádiz anunciaban equivocadamente que la escuadra inglesa, con la llegada de Nelson y de los refuerzos que habia traído , pensaba intentar un ataque contra la escuadra combinada en la misma bahía donde se hallaba fondeada. Este proyecto nunca existió, mas debió creerlo el general Gravina cuando en la mañana del 1.º de octubre recibió un correo extraordinario del conde de Campo Alange, embajador de España en Lisboa, que se lo anunciaba por segunda vez. A pesar de que el general Gravina no daba crédito á esas noticias, por carecer, como lo dice en su despacho, de fundamento y apoyo para caracterizarlas de positivas, era sobradamente prudente para no tomar las disposiciones oportunas contra una posible arremetida. En cuanto recibió el segundo aviso del conde de Campo Alange, pasó á conferenciar con el almirante Villeneuve, y determinaron que en una junta de generales de las escuadras se acordarian las medidas precisas para rechazar un ataque. Esta junta tuvo lugar á bordo del navío *Príncipe de Asturias* en la tarde del 1.º de octubre, y en ella se resolvió lo conveniente (1). No hubo ni amago de un ataque, mas fue muy prudente prever su posibilidad.

(1) Archivo de Marina. Despacho del general Gravina del 9 de octubre de 1805.

Estaban las escuadras prontas á la defensa y listas para la salida, cuando en la mañana del 7 de octubre hizo el almirante Villeneuve la señal de prepararse á dar la vela. Como el interes del terrible drama que vamos narrando crece á medida que nos acercamos á su última sangrienta peripecia, nos ha parecido mas oportuno dejar hablar á los principales autores, pues sus palabras reciben del tiempo una fuerza que en vano pretenderíamos suplir; es en cierto modo asistir á las zozobras que en aquellos dias solemnes debian llenar el alma de nuestros marinos.

Da cuenta el general Gravina de las disposiciones del almirante Villeneuve :

«Muy señor mio : En la mañana de ayer puso el almirante Villeneuve la señal de prepararse á dar la vela, la que se repitió inmediatamente en este navío de mi insignia, dando á consecuencia de esta prevencion todas las órdenes para retirar desde luego de los apostaderos de Rota y Caleta, y sacar de los faluchos y barcos fletados las tripulaciones con que habian sido dotados, pertenecientes á los buques de esta escuadra de mi mando, reembargar la tropa de artillería que habia puesta en tierra para el servicio de sus baluartes y baterías, y tomando, por último, cuantas disposiciones y

medidas creí conducentes para que por nuestra parte no se faltase al plan de salida que *parecía haberse propuesto el general frances*: tales eran mis atenciones y cuidados, cuando por la tarde recibí una carta suya, cuya copia traducida incluyo á V. E. adjunta, manifestándome los deseos (como V. E. se enterará por ella) de que concurriese yo en la mañana de este día, acompañado de los generales subalternos de escuadra de mi mando y de los tres comandantes mas antiguos que yo quisiese nombrar, para asistir á una junta en que se debería tratar, no solo de la eleccion del momento que se creyese mas favorable para verificar la salida, sino tambien de lo que pueden exigir las circunstancias en que se encuentra esta armada combinada respecto de las fuerzas enemigas que nos bloquean y sus designios: en efecto, he concurrido hoy á esta junta, y por la copia adjunta vendrá V. E. en conocimiento de lo resuelto en ella sobre los puntos que se han discutido (1).

(1) Archivo de Marina. El documento que remitió el general Gravina falta, y como existe en el expediente el oficio en que se acusa el recibo del oficio y del documento que iba adjunto, es evidente que ha habido una sustraccion fraudulenta interesada en que haya desaparecido este documento; y esto es tan cierto, que habiéndose mandado por el Excmo. Sr. Ministro de Marina hacer investigaciones en el archivo del departamento de Cádiz al escelen-tísimo señor comandante general, D. José María Bustillos, las ha practicado con afanoso cuidado. Se ha encontrado las copias de los

«Dios guarde á V. E. muchos años. Navío *Príncipe de Asturias* al ancla en la bahía de Cádiz á 8 de octubre de 1805.:Firmado, FEDERICO GRAVINA.=Escelentísimo señor príncipe de la Paz.»

Carta del almirante Villeneuve á bordo del navío del emperador el *Bucentaure* al ancla en la rada de Cádiz el 15 vendimiario año XIV.

«Señor almirante: Están prontas las dos escuadras combinadas para la ejecucion de las instrucciones que me han sido confiadas. Yo desearia rodearme de las luces y conocimientos de los principales oficiales de la armada combinada, no tan solo para la eleccion del momento favorable de que se debe aprovechar para dar la vela y medios de verificarlo, sino tambien para lo que puedan exigir las circunstancias en que nos encon-

despachos que hemos reproducido sobre los originales; mas en aquel expediente se ha sustraído tambien el acta del consejo. Ni por el oficio de remision ni por el de recibo se colige lo resuelto en la junta ni el contenido del acta: por mas investigaciones que se han practicado para suplir con documentos auténticos esta falta en el interes de la historia, todas han sido infructuosas. En el archivo de la comandancia general del departamento de Cádiz se han encontrado las copias de los despachos originales que hemos tenido á la vista; mas allí tambien falta la copia del acta del consejo, prueba evidente del fraude.

tramos con arreglo á los avisos que tenemos de las fuerzas del enemigo y de sus designios: con aquel objeto he convocado para mañana á medio dia á bordo de este navío los oficiales generales, los tres capitanes de navío mas antiguos y el jefe de estado mayor de la escuadra francesa, y me atrevo á suplicar á V. E. tenga la bondad de concurrir con los oficiales generales de la española y los capitanes de navío que V. E. guste nombrar para completar esta reunion y ayudarles con sus luces.

»Reitero á V. E. la mas sincera y perfecta amistad.
Firmado, VILLENEUVE. = Es copia. = Firmado, FEDERICO GRAVINA.»

Contestacion del príncipe de la Paz.

«Por los documentos que acompañan al oficio de V. E., número 200, de 8 de este mes, quedo enterado de que habiendo hecho el almirante Villeneuve en la mañana del dia anterior la señal de prepararse á dar la vela, la repitió V. E. á la escuadra de su mando, y seguidamente dió todas las providencias para la salida con la francesa, pero que habiendo solicitado despues el mismo Villeneuve que concurriese V. E. con sus generales subalternos y los tres comandantes mas antiguos á una junta de guerra, condescendió V. E. á esta pro-

posicion , y se tuvo la sesion á bordo del navio. *Bucen-taure*, quedando acordado que se tenga todo pronto para verificar su salida al primer momento favorable, teniendo por tal *aquel en que los enemigos dividan sus fuer-zas* para la proteccion de sus expediciones y de su comercio en el Mediterráneo.

»Esto es cabalmente lo que dije á V. E. en oficio de 8 de este mes, con que le incluí la carta para el general Salcedo. Dios guarde á V. E. muchos años. San Lorenzo 15 de octubre de 1805.—Excmo. Sr. D. Federico Gravina.»

Si bien nos falta un documento histórico que nos indique auténticamente cómo opinaron los vocales españoles en la junta ó consejo de guerra en que se determinó la salida , las declaraciones fidedignas que hemos recogido en España suplen á esa falta , unidas á las de historiadores franceses, incluso Mr. Thiers, que reconoce , como nosotros, que á la salida se opusieron los vocales españoles (1), no dejan la menor duda que el voto que dieron fue contrario.

(1) «Los mas valientes de las dos escuadras declararon que presentarse inmediatamente al enemigo en el estado de la mayor parte de los buques era una imprudencia de las mas peligrosas. Que la escuadra, al salir del puerto, encontraría una escuadra inglesa igual

Del despacho del príncipe de la Paz resulta que ni el acuerdo de la mayoría ni su propia opinion respetó el almirante frances, pues es evidente que en el consejo se resolvió que se tendria por momento favorable de salida aquel en que los enemigos dividieran sus fuerzas para la proteccion de sus expediciones y su comercio en el Mediterráneo, y que lejos de dividirse las fuerzas inglesas, se aumentaron otras en aquellos dias.

Entre tanto el general Gravina, siempre prudente y previsor, escribia al gobierno con fecha del 13 de octubre lo arriesgado que seria alejarse con la escuadra de la base de operaciones de Cádiz (1), y en 15 del mismo

ó superior en fuerza, y seria infaliblemente destrozada.» (Thiers, tom. VI, pág. 142.) «Contra el voto de los españoles se fue á presentar la batalla á Nelson.» (Mathieu Dumas, tom. XIII, pág. 177.) «En el consejo de guerra que reunió Villeneuve antes de salir de Cádiz, la opinion fue unánime: todos los vocales declararon que los navíos de las dos naciones estaban por la mayor parte mal armados, y que algunos no estaban en el caso de prestar los servicios de que serian susceptibles cuando se hallasen completamente organizados.» (Jurien de la Graviere. Estudios marítimos. *Revista de los dos mundos* del dia 15 de enero de 1847, pág. 243.)

Hasta el mismo Villeneuve escribia al ministro de Marina Décrés: «Salir de Cádiz sin poder tomar inmediatamente el estrecho, y con la seguridad de tener que combatir á un enemigo muy superior, *seria perderlo todo*. No puedo creer que la intencion de S. M. I. sea querer esponer la mayor parte de sus fuerzas navales á azares tan desesperados y que ni adquirir gloria han de permitir.»

(1) Archivo de Marina.

mes daba pruebas de su pericia marinera en un parte muy extenso en que apuntaba una á una todas las dificultades de una salida teniendo al frente una fuerza tan considerable (1).

El gobierno habia dado una orden con fecha 7 de octubre al general Salcedo, que mandaba la escuadra de Cartagena, para que saliese con el fin de atraer á sí una parte de la escuadra inglesa que estaba al frente de Cádiz, y envió el oficio al general Gravina para que lo remitiese á Salcedo: mas Gravina, conociendo lo impracticable de esta combinacion, hizo las observaciones mas oportunas, y no dió curso al pliego dirigido á Salcedo. «En vista de estas consideraciones, decia en 15 de octubre, que he creido someter á la penetracion de V. E., devuelvo á V. E. el adjunto pliego para el general Salcedo, por si V. E. dispusiese remitirle la orden en los términos en que está concebida, ó haciendo en ella las variaciones que estime convenientes con arreglo al destino de aquella escuadra (2).»

La combinacion desacertada de la escuadra de Cartagena fue abandonada.

Llegó, por último, el dia 18 de octubre, en que el

(1) Archivo de Marina. Oficios del general Gravina.

(2) Archivo de Marina. Oficio del general Gravina de 15 de octubre de 1805.

almirante Villeneuve dió la órden de salir. Ya hemos dado en otro lugar el oficio del general Gravina, en el cual da cuenta al gobierno de su acatamiento á las órdenes que le tenia dadas para que siguiese los movimientos de la escuadra imperial.

El príncipe de la Paz, en sus Memorias (tom. IV, pág. 108), dice: «Era ya el 18 de octubre cuando Villeneuve participó á Gravina que su intencion era salir al dia siguiente, si podia contar con su asistencia. Gravina cedió entonces, mas que á su propio parecer, al justo empeño que la ley del honor y el buen acuerdo de las armas combinadas le imponian en aquel caso.»

Falta el príncipe de la Paz á la exactitud histórica, tan obligatoria para todos, y mas para los que escriben en propia defensa, y falta al respeto debido á la memoria de la ilustre víctima de sus propias desacertadas órdenes. No cedió el general Gravina á su propio parecer, es muy cierto; mas *tampoco al justo empeño que la ley del honor y el buen acuerdo de las armas le imponian*: obedeció, cual pundonoroso militar, *las instrucciones que tenia del príncipe de la Paz*, entonces jefe del gobierno, almirante y generalísimo (1).

Esta es la verdad histórica que pone inexorablemente

(1) Véase el despacho del general Gravina.

á cargo de cada gobierno el tanto de culpa que le toca en los errores, como otorga el lauro á quien ha hecho servicios á su patria. Ninguna culpa le cabe al general Gravina en la salida de la escuadra de Cádiz, y toda por entero al príncipe de la Paz.

La salida de Cádiz fue un acto de desesperacion del almirante Villeneuve al saber que habia llegado á Madrid su sucesor, el almirante Rosilly. Un incidente detuvo á este en la corte hasta el dia 14 de octubre, dilacion que dió lugar á que la noticia de su marcha á Cádiz llegase á oídos de Villeneuve, y bastó para que el indeciso almirante pasase de repente de su habitual irresolucion á un acto desesperado en vindicacion de su propia honra. «Me tendria por dichoso, escribia al ministro de Marina, de ceder al vice-almirante Rosilly el primer puesto, si á lo menos se me reservase el segundo... mas seria para mí por demas atroz perder toda esperanza de tener ocasion de probar que era yo digno de mejor suerte. Si el viento me lo permite, saldré mañana (1).»

A mas de este principalísimo estímulo de una resolucion estremada, tambien contribuyeron á precipitarle las falsas noticias llegadas en aquellos dias, de que Nelson habia destacado algunas fuerzas para otros

(1) Jurien de la Graviere.

puntos. Cuando el hombre se halla fuera de quicio, impelido por pasiones que han embargado sus sentidos y no le dejan su libre arbitrio, se afana por hallar pretextos que autoricen á sus propios ojos los actos que su conciencia condena. En esta disposicion se hallaba Ville-neuve; dió con avidez crédito aparente á esos rumores, y ansioso de aplacar la ira del emperador y de lavar la mancha de pusilanimidad echada sobre su conducta, se arrojó á la pelea casi deseoso de ser derrotado, segun la espresion de Mr. Thiers.

En 20 de octubre firmó el ilustre jefe de la escuadra española el último oficio que dirigió al gobierno, ya en marcha para encontrar la gloriosa muerte que tronchó tan hermosa vida. En el navío *Principe de Asturias*, á la vela sobre Cádiz en 20 de octubre de 1805, está firmado el oficio en que remitió el estado general de la escuadra, y era el siguiente :

Buques.	Cañones.	Comandantes.	Fuerza.
<i>Príncipe</i> (1). . .	118	D. Rafael de Hore.	1115
<i>Santa Ana</i> . . .	120	D. José Gardoqui.	1188
<i>Trinidad</i> . . .	136	D. Francisco Javier Uriarte.	1048
<i>Rayo</i>	100	D. Enrique Macdonell.	850
<i>Neptuno</i>	80	D. Cayetano Valdes.	800
<i>Argonauta</i> . . .	92	D. Antonio Pareja.	798
<i>Ildefonso</i>	74	D. José Vargas.	746
<i>Bahama</i>	74	D. Dionisio Alcalá Galiano.	690
<i>Nepomuceno</i> . .	74	D. Cosme Damian de Churruca.	693
<i>San Agustín</i> . .	80	D. Felipe Cajigal.	711
<i>Monarca</i>	74	D. Teodoro Argumosa.	667
<i>Montañas</i> . . .	80	D. Francisco Alcedo.	715
<i>Asís</i>	74	D. Luis Flores.	677
<i>San Justo</i>	76	D. Miguel Gastón.	694
<i>San Leandro</i> . .	74	D. José Quevedo.	606
TOTAL. . .			<u>11,847</u>

Firmado, ANTONIO ESCAÑO.

(1) Los navíos *Príncipe* y *Santa Ana* en otros puntos de esta historia están indicados como de 112 cañones. El estado que copiamos, que dieron los respectivos oficiales al salir de la bahía, les da la fuerza de 118 al uno y 120 al otro.

Hemos seguido la escuadra combinada desde su vuelta á Cádiz hasta su salida de este puerto en 20 de octubre. Haremos lo mismo con las fuerzas enemigas hasta el momento fatal en que hallaremos las dos escuadras enfrente una de otra, trabando el mas terrible combate que cuentan los anales marítimos del mundo.

Nelson, que hemos visto lanzarse hácia las Antillas, llegar á la Barbada con solos nueve navíos, reforzado con otros dos que le condujo Cochrane, supo que Villeneuve regresaba á Europa cuando ya habian pasado algunos dias: sin titubear vuelve á emprender su marcha en seguimiento de la escuadra combinada, se dirige rumbo al cabo de San Vicente, mientras Villeneuve se dirigia sobre el Ferrol. Nelson supuso que la escuadra iba al Mediterráneo, y en esa creencia escribia el 18 de junio al ministro del rey de Nápoles, Acton:

«Mi querido sir John: Estoy ya doscientas leguas de Antigua, y en derrota del estrecho; no he podido aun hallar al enemigo; mas no tema V. que yo le deje dominar en el Mediterráneo ni inquietar la Sicilia y demas estados de su buen rey.»

Nelson habia despachado por delante, á mas de otro aviso á los comandantes de las fuerzas británicas en el

Océano, el bergantin el *Curious* para anunciar su vuelta al Almirantazgo: este bergantin tropezó con la escuadra combinada á trescientas leguas N. N. E. de Antigua. El comandante Bettersworth, que lo mandaba, hombre resuelto y de suma perspicacia, conoció por el rumbo que llevaba la escuadra combinada que no se enderezaba al Mediterráneo, y sin retroceder hácia Nelson para darle esta noticia, hizo fuerza de velas hácia Inglaterra, donde era mas útil llevarla. Mientras tanto, por la desacertada derrota que tomó, Villeneuve encontró vientos contrarios que le detuvieron muchos dias. El capitan Bettersworth aprovechó este tiempo, y el 9 de julio se hallaba en el Almirantazgo dando cuenta de su encuentro y de su opinion sobre el rumbo que llevaba la escuadra combinada. Este aviso y el que por otro lado habia dado Nelson para que se estuviese á la mira del Ferrol, dieron lugar á la reunion de las fuerzas del almirante Stirling, destacadas por Cornwallis, á las que mandaba Calder, que sostuvieron juntas el combate de Finisterre en 22 de julio; encuentro meramente casual por parte de Villeneuve, mas hábilmente preparado por sus contrarios, sin que deje de haber en su favor una de aquellas combinaciones de la buena suerte que ninguna prevision humana es capaz de crear: fortuna é inaudita fue el fortuito encuentro del bergantin

Curious con la escuadra combinada, cuando esta llevaba diez y ocho dias de delantera (del 28 de mayo á 16 de junio); pero atinada fue la resolucion de Nelson de despachar el aviso de su llegada, y mas atinada todavía la decision del marino que tan cabal desempeño dió á su comision: fortuna y grande fue tambien que el otro aviso despachado por Nelson con órdenes para que se guardasen las cercanías del Ferrol llegase á tiempo; mas harta prevision fue calcularlo todo en lo posible, teniendo Nelson, como tenia, la idea que la escuadra combinada recalaba al Mediterráneo. Si la reunion de Calder y de Stirling tuvo por casualidad el resultado del combate de Finisterre, harta prevision denota el haber supuesto el caso realizable: decimos casualidad, porque si Villeneuve llega pocos dias antes ó pocos dias despues, Calder y Stirling, ó no hubieran llegado, ó se hubieran vuelto á sus cruceros, como tenian órdenes de hacerlo, no debiendo esperar á Villeneuve mas que algunos dias; y entonces, sorprendido Calder al frente del Ferrol, aislado, hubiera sido batido por fuerzas muy superiores, y tras de Calder, Stirling, al frente de Rochefort, tambien aislado, hubiera sufrido igual suerte, y llegaba Villeneuve al frente de Brest á habérselas con Cornwallis solo.

Mas por grande que haya sido la parte de la fortuna en esos acontecimientos, es imposible dejar de admirar

la suma precision de Nelson, que siguiendo por su cuenta lo que suponía ser la derrota de la escuadra combinada, en lo que se equivocaba, calcula qué otra cosa puede ser, y despacha al bergantin *Curious* al Almirantazgo, y da órdenes terminantes de por sí á todos los comandantes de los cruceros del Océano, no dudando que su nombre bastará para que todos obedezcan sus órdenes, aunque dadas fuera de sus atribuciones, y no se equivocó.

No menos previsor había sido Collingwood. En 27 de mayo se encontró sobre el cabo de Finisterre con el almirante sir Roberto Bickerton; se combinan para que Collingwood vuelva á su crucero de Cádiz con el fin de estorbar reuniones de buques españoles; vuelve Collingwood á Cádiz, y en el mismo día, como por inspiración, envió sus dos navíos los mejores veleros, el *Ramillies* y el *Illustrius* á las Barbadas para que refuerzen la escuadra de Nelson (1). Mientras estas admirables combinaciones del genio previsor realizaba Collingwood, el emperador Napoleon suponía que Collingwood estaba á mil leguas del punto donde cruzaba. «Mi opinion es, escribía Napoleon, que Collingwood ha dado la vela y se

(1) Claske y Mararthon, tom. II, pág. 416.

ha ido á las grandes Indias (1).» Collingwood estaba inmóvil al frente de Cádiz.

Nelson, que no habia parado en muchos meses, tuvo por último que fondear para renovar á lo menos sus provisiones: fijo en la idea principal, que la escuadra volvía al Mediterráneo, allá se dirige, y llega á Gibraltar el 18 de julio. Baja á tierra á conferenciar con el gobernador: hacia mas de dos años que no habia pisado suelo (2). El mismo 18 de julio escribía á Collingwood la siguiente carta, en que le manifiesta las ansiedades de su alma impetuosa:

«*Victory*, GIBRALTAR 18 de julio de 1805.

»Mi querido Collingwood: Estoy, como puede V. suponerlo, con el mayor pesar por no haber encontrado la escuadra enemiga; sin las noticias falsas, un combate hubiera tenido lugar allí mismo donde lo dió Rodney en 6 de junio. No me queda mas consuelo que la esperanza que el enemigo no me haya engañado marchándose á la Jamaica; pero si el informe de que le remito á V. copia es exacto, es mas que probable que, ó se ha dirigido al

(1) Carta de Napoleon al ministro de Marina, 14 de junio de 1805.

(2) Jurien de la Graviere, pág. 224.

Norte, ó si viene al Mediterráneo no ha llegado aun: los buques españoles, ó la mayor parte de ellos, lo tengo por seguro, han ido á la Habana, y supongo que se han apoderado de catorce buques cargados de azúcar que salieron de Antigua. En cuanto mi escuadra se halle provista de agua y de víveres frescos, que buena falta nos hacia, daré la vela, é iré á hacerle á V. una visita, no con el objeto, mi querido amigo, de tomarle el mando (es muy probable, al contrario, que una el mio al de V.), mas para consultar con V. cómo podemos servir mas útilmente nuestra patria, destacando una parte de nuestras considerables fuerzas. Que Dios le bendiga á V., mi querido amigo, y créame V. para siempre su mas afecto amigo.

»Firmado, NELSON Y BRONTE.»

Collingwood unia á los esclarecidos dotes del marino una esquisita perspicacia; habia mejor que Nelson penetrado los proyectos de Napoleon: así en su contestacion á su ilustre amigo templó la calenturienta agitacion de este, y le esplayó el porvenir que entrevió. Esta carta denota el colmo de la sagacidad:

«21 de julio de 1805.

»Nos acercamos, mi querido lord, con cautela, no sabiendo á quién hemos de esperar primero, ó á V. ó á los

franceses. Siempre he pensado que la Irlanda sola era el blanco de las miras de estos, y todavía creo que tal es su plan formal. Lo que quieren ahora es poner la escuadra del Ferrol en franquía del crucero de Calder, dar la vuelta de la bahía, reunirse á la escuadra de Rochefort, y presentarse al frente de *Ushant* tal vez con treinta y cuatro velas, y que allí se le reunan otras veinte mas. Este me parece ser el plan probable, pues á menos de querer emplear su poderosa armada y ejércitos en un solo punto (quizás alguna atrevida expedicion de conquista), hasta ahora lo único que han hecho es arriesgarlas á los azares de un descalabro, y estos no creo que los quiera correr el *corso* sin algunas esperanzas de una proporcional compensacion. El gobierno frances no intenta nunca cosas pequeñas cuando tiene á la vista operaciones de grandes resultados. He considerado siempre que la invasion de la Irlanda era el verdadero punto de mira y el blanco de todas sus operaciones. Su marcha á las Indias occidentales tuvo por objeto distraer fuerzas navales que consideraba ser el grande obstáculo á su empresa. Este verano ha de ser fecundo en acontecimientos; podrá tal vez cabernos una parte activa en ellos, y deseo sinceramente que para ello se halle V. bueno de salud y con todas las fuerzas de su espíritu (1). »

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 151.

Hablaba Collingwood, como se ve, de los proyectos de Napoleon como si hubiese asistido al consejo imperial.

En aquellos dias en que los almirantes ingleses, llenos de ardor y de animacion, presagiaban un porvenir risueño, el descorazonado Villeneuve no cesaba de lamentarse de su mala suerte, quejándose de todos y desconfiando de todo. Desde Vigo escribia al ministro de Marina Décrés :

«Si, como debia esperarlo, hubiese tenido una corta travesía de la Martinica al Ferrol (1), que hubiese hallado al almirante Calder con seis navíos, y á lo mas con nueve, lo hubiera batido, y despues de haber reunido la escuadra combinada, teniendo todavía un mes y medio de víveres y de agua, hubiese efectuado mi reunion en Brest y dado cima á la grande operacion, y seria yo el primer hombre de la Francia. Pues bien; todo esto debia realizarse, no digo con una escuadra escelente velera, pero hasta con buques muy ordinarios: he experimentado diez y nueve dias de vientos contrarios; la division española y el navío *Atlas* me hacian arribar

(1) Ya hemos dicho que la hizo mas larga por haber tomado una mala derrota.

todas las mañanas de cuatro leguas; dos golpes de viento de N. E. nos han causado grandes averías, porque tenemos malas arboladuras, malas velas, aparejos malos, malos oficiales y mala marinería; nuestras tripulaciones enferman, el enemigo ha tenido avisos, ha aumentado sus fuerzas, y se ha atrevido á venirnos á atacar con fuerzas numéricamente muy inferiores; el tiempo le ha sido propicio. Poco ejercitados á los combates y á las maniobras de escuadras, cada comandante en medio de la niebla no ha tenido mas regla que la de seguir su matalote de proa, y hémos aquí objeto de la mofa de Europa (1).»

¿Y ese hombre pudo nunca alcanzar la victoria? ¿Y á ese hombre se daba el encargo de batir reunidos los dos mas afamados jefes de escuadra de la Inglaterra, Nelson y Collingwood? Marcado de antemano con el sello de la fatalidad, *hasta su excesiva pusilanimidad*, para servirnos de la terrible espresion del emperador, debia ser en un dia aciago origen de una resolucion desesperada de arrojo para *perderlo todo*, como lo dijo. «¿De qué se queja Villeneuve de los españoles?» decia Napoleon hablando del combate de Finisterre. Igual pre-

(1) Jurien de la Graviere, pág. 225.

gunta haríamos, aludiendo á las quejas articuladas en esta carta, si en el curso de esta obra no hubiéramos probado que todos los estorbos que ese desgraciado almirante va encontrando no tuvieron mas origen que su impericia, su irresolucion y su escesiva pusilanimidad.

Asombroso contraste forma la carta de Villeneuve con las que escribieron en aquellos mismos dias Nelson y Collingwood: en Villeneuve todo era desmayo y abatimiento; en los jefes ingleses todo fe y esperanza.

«*Victory* 25 de julio de 1805.

»Mi querido Collingwood: Aquí tenemos un Levante fresco, y V. tiene un viento de E., y por tanto tengo que renunciar al gusto de apretarle la mano hasta octubre próximo (1). Si para entonces estoy bastante bueno, y que lo consienta el Almirantazgo, reasumiré el mando: estoy muy distante de hallarme bueno; mas estoy ansioso por que no se pierda un momento de los servicios de esta escuadra. ¡Cuánto siento, mi querido amigo, no ver á V.! y lo mismo le sucede al almirante Murray y á otros muchos, estoy seguro, en esta escuadra. Que

(1) Nelson se preparaba á dar la vela para Inglaterra.

Dios bendiga á V. y pueda proporcionarle la ocasion de hallarse por el costado del *Santisima Trinidad*, y á mí la satisfaccion de verle en perfecta salud. Créame V., querido Collingwood, su mas fiel y mas afectuoso amigo.

»Firmado, NELSON Y BRONTE (1).»

Collingwood escribia á su amigo Mr. Blackett:

«*Dreadnought* al frente de Cádiz, 9 de agosto de 1805.

»Tengo apenas tiempo para decirle á V. que estoy bueno en lo que cabe, y con la ansiedad de que muy pronto hemos de tener un dia de jarana. Los españoles están completamente prontos; tienen cuatro mil hombres de tropas embarcados. En Cartagena tienen muchos mas y una fuerte escuadra. Cuando lleguen, ya sir Bickerton se me habrá reunido con sus buques, y entonces estaremos dos contra uno; no importa, ó los batiremos, ó no hemos de volver á casa. Y con todo, lo espero con fe... Una triste superioridad engendra languidez. Nuestra posicion enardece el alma y nos inspira hasta el punto de creer que la salvación de toda Inglaterra de-

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 152.

pende de nosotros solos. Espero que no tendrá V. que pasar por un desengaño (1).»

A los pocos dias de haber escrito esta carta llegó la escuadra combinada al frente de Cádiz. Ya en su lugar hemos reproducido la carta de Collingwood espresando su sorpresa, y hemos relatado sus hábiles maniobras.

Hemos presentado el contraste del estado moral del jefe frances y de los ingleses. Sigamos las últimas disposiciones de estos.

El impaciente Nelson, dejando á Collingwood al frente de Cádiz, á cuyas aguas acudian nuevas fuerzas inglesas, se dirige con el *Victory* á Inglaterra, y el dia mismo que la escuadra combinada entraba en Cádiz, Nelson discutia en Lóndres con los ministros el plan de la nueva campaña. Collingwood despachó la fragata *Eurygalus* con la noticia de la llegada de la escuadra combinada á Cádiz.

Nelson, cuya heroica vida como marino y militar le pone en un lugar escepcional, tuvo en su carrera un fatal encuentro que ha dejado una fea mancha en su existencia; el de una mujer, lady Hamilton, cuyas relaciones empañan la historia del héroe del Nilo. Cuando de vuelta á Inglaterra hubo tranquilizado al Almirantaz-

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 453.

go, se fue volando á reunirse con su querida, que vivia en la quinta de Merton, hermosa residencia que le habia regalado su amante. Allí descansaba este de las penalidades de su trabajosa vida en los últimos tiempos, y olvidaba la mar, la escuadra y el mundo entero, embelesado con los halagos de lady Hamilton. Allí le alcanzó el capitan Blackwood, comandante de la *Eurygalus*, y portador de la noticia de la entrada de la escuadra combinada en Cádiz. A este anuncio el inclito marino despierta de su letargo voluptuoso, se arranca de los brazos de lady Hamilton, y se presenta aldia siguiente en Londres, ofreciendo su vida y su espada al gobierno. El jefe del Almirantazgo, lord Barham, los acepta con gratitud; le deja la eleccion de los oficiales que han de servir á sus órdenes:—«Todos son iguales, contestó Nelson; un mismo espíritu anima á la armada entera; elija V., no puede V. equivocarse.» El Almirantazgo otorgó á Nelson poderes ilimitados; su mando se estendia desde Cádiz á todo el Mediterráneo. El dia 7 de setiembre se despidió Nelson del Almirantazgo, y volvió á Merton; supremo adios á aquella morada deliciosa y á la fatal encantadora, objeto indigno del culto apasionado de tan grande hombre. Este, acosado de un siniestro presentimiento, decia:—«Mucho tengo que perder y poco que ganar... Podria sustraerme á nuevos azares, mas he

querido portarme á fuer de hombre honrado, y servir fielmente á mi patria.»

Presa de tan lúgubres presentimientos, y el alma despedazada por tan dolorosa separacion, llegó el 14 de setiembre á Portsmouth: á la vista de la mar y de su navío de predileccion, el *Victory*, recobró su habitual indómita energía. Al frente de Plymouth se le unen los dos navíos el *Ajax* y el *Thunderer*. El 29 estaba al frente de Cádiz.

Desde el Almirantazgo, en el día de su despedida, escribía Nelson á su amigo Collingwood su próxima llegada:

«Almirantazgo 7 de setiembre de 1805.

»Mi querido Coll: Dentro de pocos dias estaré con V., y espero que V. querrá ser mi segundo en el mando. Cambiará V. el *Dreadnought* por el *Royal Sovereign*, que creo le gustará á V.»

Hallándose á la mar, en 25 de setiembre, Nelson anunciaba su inmediata llegada con la fragata *Eurygalus*, y llevaba el aviso á Collingwood con recomendacion que no se le hicieran honores á su llegada, y rogaba á Collingwood que se adelantase hácia el cabo de Santa Ma-

ría; mas que aun fuera de la vista de tierra no se le hiciese saludo, pues decia: «No hay para qué informar al enemigo de la llegada de cada buque nuestro.»

En 6 de octubre escribia Nelson á Collingwood: «Ha obrado V. con sumo tino; veinte y seis navíos de línea no deben quedar espuestos á la casualidad; si por falta de alguna precaucion se hubiera V. visto en la necesidad de alejarse de Cádiz, la Inglaterra no se lo hubiera á usted jamás perdonado.

»Haga V. uso del telégrafo cuanto quiera. V. y yo no somos mas que uno, y espero que siempre será así.»

El proyecto que, como hemos indicado, tuvo el gobierno de Madrid de mover la escuadra de Cartagena, hubo de llegar á oídos del almirante Collingwood, y en una carta á Nelson del 6 de octubre le explicaba sus ideas sobre lo que habria que hacer en ese caso.

Cuanto mas se acercaba el dia del terrible desenlace, mas y mas se unian los dos ilustres comandantes de la escuadra inglesa, ambos animados con fe y confianza. En 9 de octubre, Nelson escribió á Collingwood con una expansion de alma que merece servir de ejemplo y de modelo para esos lances:

«Le envío á V. la carta de Blackwood; y como espero que Weazle haya llegado, él nos traerá cinco fra-

gatas y un bergantin. El enemigo no se nos puede escapar. Deseo que tengamos un hermoso dia. Le remito á V. mi plan de ataque. He previsto hasta donde puede uno atreverse á vaticinar en la posicion tan incierta que pueda tomar el enemigo; pero , mi querido amigo, mi plan le deja á V. perfectamente á sus anchas relativamente á mis intenciones , y le dejo á V. y á su buen juicio en la mas completa libertad para la ejecucion. No puede, querido Coll, haber entre nosotros mezquinas rivalidades; no tenemos los dos mas objeto de mira que destruir al enemigo y conseguir una paz gloriosa para nuestra patria. Nunca hombre en el mundo tuvo mayor confianza en otro que la que yo tengo en V., y nadie hace mas justicia á sus servicios que su antiguo amigo.

»Firmado , NELSON Y BRONTE.»

Con igual abandono le contestó Collingwod: «Espero, le dice, que no se pasarán muchos dias sin que le demuestre á V. que su confianza está bien puesta.» Al pasar Collingwood del *Dreadnought* al *Royal Sovereign* deseó tener consigo algunos oficiales de su particular confianza; al momento Nelson le autoriza para que los tome.

El 10, Nelson avisaba que en su opinion la escuadra combinada se preparaba á salir. Con esa misma fecha

dió Nelson sus nunca bien ponderadas instrucciones á su escuadra. El 14 escribia á Collingwood:

«Como el tiempo es tan hermoso, y el asunto de los trasportes casi concluido, bien pudiera V. venir á bordo esta mañana para que le diga todo lo que sé y mis intenciones.» El 19 fue su última comunicacion á Collingwood: «¡Qué magnífico dia!... ¿Quisiera V. salirse de su navío y venir al mio?... Si V. quiere, enarbole V. los gallardetes de asentimiento y de victoria.»

Esta fue la última carta que escribió este grande hombre. En ella anotó Collingwood estas palabras: «Antes que mi contestacion á esta carta llegase al *Victory* se hizo la señal que la escuadra combinada salia de Cádiz, y al momento nos pusimos en disposicion de darle caza.»

Hemos fijado la atencion de nuestros lectores dia por dia en los pormenores mas interesantes de lo que pasaba en los dos campos. Hemos dejado la pluma del historiador por la del dramaturgo, cediendo en cierto modo el puesto á los autores de aquella terrible escena, y dejándoles hablar á ellos mismos. Hemos retrocedido de cuarenta y cinco años para asistir á los momentos supremos que precedieron al dia del tremendo choque. Ahora vamos á contar lo que fue esa horrible y sangrienta lucha.

CAPITULO IX.

TRAFALGAR.

Narracion del combate.

No, empero, sin venganza y sin estrago
generoso escuadron , allí caiste;
tambien brotando á rios
la sangre inglesa inunda sus navíos;
tambien Albion pasmada
los montes de cadáveres contempla,
horrendo peso á su soberbia armada.
Tambien Nelson allí..... Terrible sombra,
no esperes, no , cuando mi voz te nombra,
que vil insulte á tu postrer suspiro;
inglés te aborrecí, y héroe te admiro.

QUINTANA.

Así como en el capítulo anterior hemos seguido con detenida atencion á los jefes de las escuadras beligerantes en las disposiciones que dictaban por ambas partes preparándose á la lucha , hemos de empezar este capítulo reproduciendo las instrucciones que esos jefes dieron á sus escuadras para el dia del combate; la lectura de

estos documentos históricos hará desde luego entrever la causa primordial del resultado, dando una idea cabal de la prodigiosa distancia que mediaba entre la habilidad del jefe frances y la del jefe inglés. Las instrucciones de Nelson presentan casi la narracion anticipada del combate tal como tuvo efecto.

«El almirante Villeneuve, dice el general Mathieu Dumas, descuidó de dar á los almirantes y contra-almirantes á sus órdenes instrucciones especiales relativas á la posicion en que pudiera hallarse la escuadra combinada en los dos casos de ataque y de defensa, segun los designios y maniobras del enemigo: despues de haber dispuesto el órden de batalla sobre una sola linea, recordó las instrucciones generales que habia dado á su salida de Tolon, cuya sustancia era la siguiente:

«Si el enemigo se halla á sotavento respecto á nosotros, dueños de nuestros movimientos, formaremos nuestro órden de batalla y arribaremos sobre él todos á la vez. Cada buque nuestro ataca al que tiene enfrente en la linea enemiga, y no debe titubear en abordarlo si las circunstancias lo favorecen. Haré muy pocas señales, pero todo lo espero de cada capitan... El que no se hallase en el fuego no estará en su puesto, y una señal para

que acudiese seria un baldon y una deshonra para él.

»Si el enemigo, por el contrario, se presenta á barlovento de nosotros, y manifiesta la intencion de atacarnos, debemos esperarle en una línea de batalla cerrada... El enemigo no se limitará á formarse en una línea de batalla paralela á la nuestra y venir á trabar un combate de artillería, cuyo éxito depende á veces de la mayor pericia, mas de seguro cabe siempre á la mejor suerte; se afanará por envolver nuestra retaguardia ó cortar nuestra línea y atacar los buques nuestros desamparados con grupos de sus buques para envolverlos y vencerlos; en ese caso un capitán que manda debe hallar en sí mismo, en su propio denuedo, en su amor de gloria las inspiraciones que le han de guiar, sin esperar las señales del almirante, que, empeñado en el combate, se halla envuelto en el humo, y puede carecer hasta de la posibilidad de hacer señales (1).»

INSTRUCCIONES DE NELSON.

«A bordo del *Victory* y frente
á Cádiz, 10 de octubre de 1805.

» A la par que es poco menos que imposible conducir al combate una escuadra de cuarenta navíos con vientos

(1) Mathieu Dumas, tom. XIII, pág. 177.

variables y una atmósfera nebulosa, ó en otras circunstancias que pueden presentarse, sin una pérdida de tiempo que dejaria probablemente que se malograra la ocasion de empeñar al enemigo en términos que hiciesen decisivo el combate, he resuelto que la escuadra, exceptuando el navío del comandante en jefe y del segundo comandante, ocupe una posicion tal, que el orden de batalla sea el de marcha: esto se conseguirá formando la escuadra dos columnas de á diez y seis navíos cada una, y teniendo una division de vanguardia, compuesta de ocho de los navíos de dos puentes los mas veleros. Así podrá siempre formarse, si es necesario, una línea de veinte y cuatro navíos, uniéndose á una de las columnas que el comandante en jefe quiera. El segundo comandante, en cuanto yo le haya dado mis instrucciones, tendrá la direccion absoluta de su columna para empezar el ataque de los buques enemigos, y le seguirá hasta que queden apresados ó destruidos.

»Si se descubre la escuadra enemiga al viento en línea de batalla, y que las dos columnas y la division de vanguardia puedan alcanzar esa línea, *esta probablemente tendrá tal estension, que la cabeza no podrá acudir en socorro de la cola.* Por tanto es verosímil que haré la señal al segundo comandante de cortarla hácia el duodécimo navío, contando desde la cola, ó por donde pueda,

si no puede llegar á esa altura. Yo con mi columna atacaré hácia el centro, y la division de vanguardia atacará dos, tres ó cuatro navíos mas arriba del centro, de manera á tener la seguridad de atacar el navío del comandante en jefe de la escuadra enemiga, buque que es preciso apresar á todo trance. El plan general de la escuadra británica debe ser el de estrechar todos los buques enemigos desde el segundo ó el tercero mas allá del comandante en jefe (suponiendo á este en el centro) hasta la cola de la línea. Quiero suponer que veinte bajeles de la línea enemiga no hayan sido atacados; mas pasará mucho tiempo antes que puedan hacer un movimiento que les traiga á poder atacar una parte de la escuadra británica ó á socorrer sus compañeros, lo que hasta imposible seria sin confundirse con los buques empuñados. Tambien quiero suponer que la escuadra enemiga cuente con cuarenta y seis navíos, y que la nuestra no tenga mas que cuarenta. Si tiene menos, un número proporcionado de su línea quedará cortado; pero nuestros buques deben ser mas numerosos en una cuarta parte que los bajeles cortados.

»Hay que dar algo á la fortuna: nada es seguro en un combate naval; es su ley mas que en cualquiera otro trance; las balas se llevan nuestros palos y nuestras vergas lo mismo que los del enemigo las nuestras; mas

tengo confianza que conseguiremos la victoria antes de que la vanguardia del enemigo pueda acudir en socorro de la retaguardia, y en ese caso la escuadra británica se hallará en disposicion de recibir los veinte navíos intactos que vengan de refuerzo, ó de perseguirlos si intentan escaparse. Si la vanguardia vira viento adelante, los navíos capturados deberán pasar á sotavento de la escuadra británica. Si el enemigo vira viento atras, la escuadra británica deberá situarse entre el enemigo y los navíos que habrá apresados y sus propios buques desamparados. Si el enemigo se acerca, en ese caso ningun recelo hay del resultado.

»En todos los casos posibles el segundo comandante dirigirá los movimientos de su columna en un orden tan ceñido como las circunstancias lo permitan. Los capitanes deberán mirar su columna respectiva como el centro de reunion; mas en el caso que las señales no puedan verse ó entenderse claramente, todo capitan habrá cumplido si barlovea su buque con uno enemigo.

ÓRDEN DE MARCHA Y DE BATALLA.

Divisiones de la escuadra británica.

Vanguardia. 8 buques.

Columna al viento.. . . 16

Columna á sotavento. . . 16

40 buques.

Línea enemiga. 46 (1).

»Las divisiones nuestras serán dirigidas juntas hasta tiro de cañon de la línea enemiga; entonces haré probablemente la señal á la columna de sotavento de arribar y de ir con todo aparejo fuera hasta las bonnetas, con el fin de alcanzar lo mas pronto posible la línea enemiga y de cortarla por el duodécimo navío, empezando desde la cola. Es posible que algunos bajeles no consigan cortar por el punto que es de desear que lo hagan; mas estarán siempre en disposicion de ayudar á sus compañeros. Si algunos hay que se encuentren echados

(1) Nelson suponía la escuadra combinada mas fuerte de lo que era.

hácia la cola de la línea, completarán la derrota de los doce navíos enemigos. Si la escuadra enemiga vira viento atras todos á un tiempo, ó deja arribar para correr largo, los doce navíos que formarán en la primera posicion la retaguardia del enemigo, deberán ser siempre el punto de mira de los ataques de la columna de sotavento, á menos que otra cosa mande el comandante en jefe, lo que no es de creer, porque la direccion absoluta de su columna de sotavento, despues que las instrucciones del general en jefe hayan sido bien entendidas, debe quedar al almirante que mande la columna. Lo demas de la escuadra quedará á las órdenes del comandante en jefe, que cuidará que los movimientos del comandante su segundo tengan toda la libertad posible.

»NELSON.»

El genio no alcanza á mas; la prevision humana llega á sus límites en esas instrucciones, timbre de gloria inmortal para el que las concibió. Allí invade el preclearo marino el dominio de la suerte, le arranca sus imprevistas peripecias, y leyendo en el porvenir, fija con la inspiracion de un vate guerrero las reglas que han de seguir sus compañeros de armas y sus subordinados para asegurar la victoria que organiza casi de antemano: así fue que cuando se reunieron en la cámara del *Victory* todos

los generales y capitanes para oír esas instrucciones, lanzaron una voz unánime de entusiasmo. «Se hubiera dicho, escribía Nelson, el efecto de una chispa eléctrica; algunos oficiales vertían lágrimas de emoción; todos aprobaron el plan de ataque; apareció nuevo, imprevisto, de fácil concepción y ejecución, y desde el primero de los almirantes hasta el último de los capitanes todos exclamaron: «¡El enemigo está perdido si conseguimos trabar el combate!»

La diferencia que tienen entre sí la pálida é incompleta instrucción del tímido Villeneuve y el arrojo que brota de las disposiciones de Nelson, la hallamos entre los dos consejos de guerra que se celebraron á bordo del *Bucentaure* y del *Victory*: en el primero todo fue desunión en los pareceres, dudas en los medios, y por último, atropellamiento en la salida.

En el *Victory* todo es conformidad, armonía; todos se preparan al combate con entusiasmo unánime: en el consejo de los aliados luchan los españoles con la fuerza de la razón contra el tardío anhelo de la desesperación de un jefe extranjero, imprudente hasta el exceso, pues trata de salvar su honor personal atacado: en el consejo de los ingleses todo es ardor para corresponder dignamente á las sublimes concepciones de su ilustre jefe; en el uno el pundonor acalla la voz de la prudencia, y la

resignacion reemplaza la confianza; en el otro la ciega confianza cuenta los instantes de realizar lo que cada uno espera; al pie de cada una de las resoluciones tomadas en el *Bucentaure* y en el *Victory* está escrito anticipadamente el resultado que cada uno ha de conseguir en el combate; una sola palabra era idéntica en ambos: *Gloria para todos los combatientes*. Tales fueron los agüeros fatales que para la escuadra combinada precedieron la sangrienta jornada de Trafalgar.

En la vindicación de nuestra Armada hemos ya dicho la parte gloriosa y funesta que en el combate tomó cada uno de los buques de la escuadra. No existe parte alguno general en nuestros archivos que presente el conjunto de la batalla, y los partes individuales de cada buque no bastan para formar un cuadro completo sobre documentos nacionales. Por otra parte, las diferentes narraciones extranjeras que hemos tenido á la vista adolecen visiblemente de parcialidad muy natural en favor de la bandera á que pertenece el autor, y en las descripciones falta conformidad en muchos puntos. Sucede para el combate de Trafalgar como en todas las grandes catástrofes militares de la historia, que lo único que queda absolutamente verdad es el resultado final, con mucha variedad en las causas que lo produjeron, y mas cuando por una parte hay aliados siempre dispuestos á echarse

recíprocamente la culpa de un desastre comun: así es que hay mayor uniformidad en los cronistas ingleses que en los franceses: estos, en general, muy injustos y parciales respecto á la escuadra española, lo son mas ó menos, y los mas generosos, ó callan la parte que tomaron nuestros buques, ó dicen muy poco. Nosotros, mas imparciales y mas justos, haremos la debida mencion de las nobles y grandes hazañas de la escuadra francesa; y si en nuestras páginas hemos acusado como autor de nuestras desgracias al almirante Villeneuve, no hemos invocado ningun testimonio español ni inglés, y únicamente á los mas afamados historiadores franceses, y mas que á historiadores hemos dejado hablar al mismo Napoleon.

Hasta en las relaciones inglesas hemos advertido diferencias notables respecto á la escuadra combinada, segun la época en que se han escrito. Esta divergencia es tan cierta, que un célebre historiador marítimo de Inglaterra la indica en estos términos, hablando del combate de Trafalgar:

«Los franceses y los españoles, dice el historiador James, se batieron en general con sumo valor. Algunos buques de ambas naciones lo hicieron con el mayor heroismo. Los que entre nosotros han escrito sobre este

suceso (el combate de Trafalgar), cuando la Inglaterra se hallaba en paz con España y en guerra con Francia, han dicho que durante el combate los españoles tuvieron en general mas aplomo y desplegaron mas valor que los franceses; mas en esto creemos que su juicio ha sido un poco el resultado de sus pasiones políticas. En la idea de halagar á la España á costa de la Francia, han querido estos autores probar que no existia una perfecta inteligencia entre los buques de ambas naciones: que un frances ó un español escriba así, buscando una excusa del desastre en la falta de cooperacion de unos ú otros, fuera muy natural; mas es cosa que sorprende ver en autores ingleses afán de disminuir por ese método la gloria de la Inglaterra. Es muy sabido, por relaciones de oficiales que se hallaron en el combate, que los buques franceses y españoles se prestaron unos á otros ayuda en los ataques que sufrieron, y que se batieron en la línea interpolados unos con otros sin la mas pequeña rivalidad nacional que pudiese perjudicarlos (1).»

Damos nuestro asentimiento, por poco que valga, á las reflexiones sensatas del historiador inglés, proclamando que la escuadra francesa en Trafalgar se batió

(1) James, *Historia naval de la Gran Bretaña*, tom. IV, pág. 434.

con el mayor arrojo, llevándolo algunos buques hasta el heroísmo; y si hemos tenido que recordar que una división francesa no cumplió con su deber, culpa seria del jefe que la mandaba.

No hemos recordado mas que la censura que de la conducta del contra-almirante Dumanoir han hecho historiadores franceses.

Hechas estas salvedades, emprendemos nuestra narracion.

A las seis de la mañana del 19 principió á salir del puerto de Cádiz la escuadra combinada con viento calmoso del E., verificándolo solo algunos buques: el 20, á las ocho y media de la mañana, toda la escuadra se hallaba fuera con viento fresco del E. y E. S. E. El navío *Rayo* fue el último á salir. A las doce toda la escuadra marchaba con viento S. en vuelta del O. S. O (1). «Apenas fuera de la boca del puerto la armada combinada, dice en su parte el general Escaño, el viento se escaseó hasta el S. S. O. tan fuerte y con tan malas apariencias, que una de las primeras señales que salieron del navío *Bucentaure*, en que tenia arbolada su insignia el almirante Villeneuve, fue la de encargar que se nave-

(1) Parte del capitán general del departamento, D. Juan Joaquín Moreno.

gase con dos rizos tomados á las gaviás. Esta escascada produjo necesariamente una gran dispersion hasta las dos de la tarde, que felizmente se llamó el viento al S. O., y claros y despejados los horizontes, se mandó por señal la formacion de cinco columnas y la de union. Una fragata avanzada indicó diez y ocho velas enemigas á la vista, y en consecuencia de esta advertencia se navegaba con los zafarranechos hechos y preparados á entrar en combate. A las tres se viró por redondo á un tiempo, y nos pusimos en demanda del estrecho, conservando la misma formacion de cinco columnas en que estábamos antes de este movimiento. Despues de haberlo ejecutado, avistamos cuatro fragatas enemigas, que por órden del almirante Villeneuve fueron cazadas por las nuestras, y en este navío se mandó al *Aquiles*, *Algeciras* y *San Juan*, como dependientes de la escuadra de observacion, que reforzasen á los cazadores, con la prevencion de que antes del anohecer quedasen reunidos al cuerpo fuerte de la armada. A las siete y media de la noche nos dió un navío frances aviso de que el *Aquiles* habia reconocido diez y ocho navíos enemigos que estaban en línea de batalla, y seguidamente empezamos á ver, y no á mucha distancia, varios tarros de luz que no podian salir sino de las fragatas enemigas que estaban interpuestas entre las dos armadas. A las nueve hizo señales la

escuadra inglesa al cañon, y por el intervalo que corrió entre el fogonazo y el ruido, que fue de ocho segundos, distaba dos millas de nosotros. Indicamos por señales de faroles al general frances que era preciso formar la línea de batalla sobre los navíos sotaventeados, la misma que repitió después al cañon aquel jefe; y en esta formacion amanecimos el 21 con enemigos á la vista en número de veinte y siete navíos, siete de ellos de tres puentes, á barlovento nuestro y en línea de batalla de la mura contraria. A las siete de la mañana arribaron los enemigos en diferentes columnas y sobre nuestra escuadra con direccion al centro y retaguardia, por lo que el almirante Villeneuve ordenó una virada por redondo á un tiempo, resultando de este movimiento que quedase á retaguardia la escuadra de observacion del mando del general Gravina. A esto se siguió la señal hecha por el almirante frances de que ciñese el viento el navío de la cabeza, y la de que todos siguiesen sus aguas, lo que obligó á que arribase la armada para su alineacion. El general Gravina prescribió á la escuadra las señales mas oportunas para que se ejecutasen estos movimientos con aquella celeridad y prontitud que exigian las circunstancias, y al aproximarse al enemigo mandó estrechar las distancias y rectificar el órden. A las doce menos ocho minutos de la mañana, un navío inglés de tres

puentes con insignia al tope de trinquete atravesó nuestra línea por el centro, sosteniéndole en su ejecucion los navíos que venian por sus aguas. Todos los demas cabezas de columna de la escuadra enemiga practicaron lo mismo; una de ellas dobló nuestra retaguardia; cruzó otra tercera por entre el *Aquiles* y el *San Ildefonso*, y desde este momento la accion se limitó á combates sangrientos particulares, á tiro de pistola la mayor parte de ellos, entre toda la armada enemiga y la mitad de la nuestra, resultando como consecuencia necesaria algunos abordajes.»

Este primer parte, dado el dia despues de la accion, debia ser sucinto, como lo es, en sus pormenores: el general Escaño, deseoso de suministrar al gobierno un conocimiento exacto de las evoluciones que precedieron al momento de entrar en combate, dirigió en 17 de diciembre de 1805 un oficio en que relata con una claridad notable los movimientos de las dos escuadras beligerantes desde la salida de Cádiz, que se avistaron, hasta que, interpolados los navíos de las tres naciones, se redujo la batalla á acciones particulares.

Para facilitar la explicacion de la forma en que atacaron los enemigos, y poder reflexionar sobre las causas á que debe atribuirse su ventaja, á pesar del valor y se-

renidad con que fueron recibidos, á mas de la descripcion que vamos á copiar íntegra, remitia el general Escaño un plano de las cuatro posiciones; mas este plano no se ha encontrado en el espediente. Terminaba el general Escaño su oficio con reflexiones sobre el combate, en las que descuella la ciencia marinera, de que era una de las antorchas el mayor general de la escuadra en Trafalgar.

Separando este precioso documento histórico en dos partes, como lo ha hecho el mismo Escaño, reproducimos aquí la descripcion de los movimientos antes del combate, y pondremos al fin de este capítulo las admirables reflexiones que hace el general Escaño sobre dos causas del éxito de la batalla. Aparece del oficio que citamos que las dolencias y una calentura catarral habian impedido al ilustre mayor general de la escuadra presentar antes del 17 de diciembre el cuadro que dió en aquella fecha. Copiamos entero, dividido en dos partes, antes y despues del combate, el documento inédito, por ser del mayor interes para la historia.

Cuatro fueron las posiciones que tuvo la escuadra combinada.

«En la primera posicion *estaban los enemigos en línea de vuelta encontrada y á barlovento de la escua-

dra combinada: esta, navegando en otra línea sin sujecion á puestos, ciñendo el viento por estribor, segun se habia formado en la noche, cuando se vieron y oyeron señales de estar inmediata la escuadra enemiga. El general Villeneuve hizo señal desde su navío el *Bucentaure* de formar la línea de batalla natural de la misma amura, lo que se ejecutó. Los enemigos en este tiempo empezaron á arribar en dos columnas, dirigiéndose la una á atacar la retaguardia, y la de barlovento el centro.

»La segunda posicion la produjo el movimiento que hizo la escuadra combinada de virar por redondo á un tiempo, ciñendo el viento por babor el navío que quedase de cabeza, y los demas le siguieron orzando en sus aguas sucesivamente. Los cabezas de los enemigos, observando que los combinados cambiaban de mura, variaron el rumbo de corte á que navegaban para dar caza al centro y la nueva retaguardia que resultaba del movimiento de la escuadra combinada.

»La tercera posicion se tomó para restablecer el orden en la escuadra combinada: con este fin era preciso que navegase casi toda á un largo, la marcha estaba del O., y el viento por aquella parte muy flojo, lo que causó que los navíos que iban ciñendo el viento anduvieron poco, y los que iban con largo, aun con las gavias en facha, se apelotonaron: en tales circunstancias

fue necesario que arribasen todos á un tiempo para restablecer el órden, como si el viento se hubiera alargado, cuyo movimiento, hecho sin uniformidad, produjo una línea curva é imperfecta. Notaron los enemigos que esta evolucion les alejaba la retaguardia de los combinados, y dividieron sus columnas para poder atacar por muchos puntos, y no esponer su escuadra á que fuese batida parcialmente si conservaba su primera formacion: la columna que dirigia el almirante Nelson en el rumbo que estableció se propasaba del navio *Trinidad*, á quien se proponia atacar (1), y esto al parecer dió lugar para que, arribando sobre el centro, navegasen sus columnas con el viento abierto por estribor, y que la mayor parte de la vanguardia de la escuadra combinada recibiera fuego y lo hiciera á la columna de barlovento de dicho almirante.

»La cuarta posicion fue que la escuadra combinada, sin haber podido concluir el restablecimiento del órden, tuvo que orzar para recibir al enemigo, y á pesar de que las fragatas señalaban que la línea tomaba dema-

(1) Esto es un error del general Escaño. Véanse las instrucciones de Nelson, página en que dice: «La division de vanguardia (la suya) atacará dos, tres ó cuatro navíos mas arriba del centro, de manera á tener la seguridad de atacar al navío del comandante en jefe de la escuadra enemiga, buque que es preciso apresar á todo trance.» Y lo apresó.

siada estension, el resultado fue que los navíos tuvieron que ponerse en facha para evitar abordarse , y muchos salieron de sus puestos y doblaron á sotavento por faltar un lugar en que colocarse. En esta forma estaba la escuadra combinada cuando empezó el ataque (1).»

Completemos el cuadro. La línea de batalla la formaban cinco divisiones; tres con veinte y un navíos; las otras dos, de seis navíos cada una, componian el cuerpo de reserva. La línea de batalla se dividia en centro, que gobernaba el almirante Villeneuve , en retaguardia, que regia el general Alava , y en vanguardia, á las órdenes del contra-almirante Dumanoir; la reserva la mandaba en jefe el teniente general Gravina, teniendo por segundo al contra-almirante Magon.

Antes de entrar en la relacion del combate digamos cuáles eran de una parte y otra las fuerzas beligerantes.

Ya en otro lugar hemos dado el estado nominativo de la escuadra española; lo repetimos aquí, dando la primera formacion de la escuadra combinada, y la que tuvo al entrar en combate:

(1) Parte del general Escaño del 17 de diciembre de 1805.

PRIMERA FORMACION.

SEGUNDA ESCUADRA, AL MANDO DEL TENIENTE GENERAL DON
IGNACIO MARÍA DE ALAVA.

Vanguardia.

Navíos.	Cañones.	Comandantes.
<i>Pluton</i> , F	74	Cosmao.
<i>Monarca</i> , E.. . . .	74	Argumosa.
<i>Fougueux</i> , F. . . .	74	Boudouin.
<i>Santa Ana</i> , E.. . .	120	General Alava, comandante Gardoqui.
<i>Indomptable</i> , F. . .	80	Hubert.
<i>San Justo</i> , E. . . .	74	Gaston.
<i>Intrepide</i> , F. . . .	74	Infernet.

PRIMERA ESCUADRA, AL MANDO DEL ALMIRANTE VILLENEUVE,
GENERAL EN JEFE DE LA ESCUADRA COMBINADA.

Centro.

<i>Redoutable</i> , F. . .	74	Lucas.
<i>San Leandro</i> , E. .	64	Quevedo.

Navíos.	Cañones.	Comandans.
<i>Neptune</i> , F. . . .	84	Maistral.
<i>Bucentaure</i> , F. . .	80	Almirante Villeneuve, capitán Magendie.
<i>Santisima Trinidad</i> , E.	136	General Cisneros, comandante Uriarte.
<i>Héros</i> , F.	74	Poulain.
<i>San Agustín</i> , E. . .	74	Cajigal.

TERCERA ESCUADRA, AL MANDO DEL CONTRA-ALMIRANTE
DUMANOIR.

Retaguardia.

<i>Mont-Blanc</i> , F. . .	74	Villegris.
<i>San Francisco</i> , E. .	74	Flores.
<i>Duguay-Trouin</i> , F.	74	Touffet.
<i>Formidable</i> , F. . .	80	Contra-almirante Dumanoir, capitán Letellier.
<i>Rayo</i> , E.	100	Macdonnell.
<i>Scipion</i> , F.	74	Beranger.
<i>Neptuno</i> , E.	80	Valdes.

ESCUADRA DE OBSERVACION, AL MANDO DEL TENIENTE GENERAL DON FEDERICO GRAVINA.

Navíos.	Cañones.	Comandantes.
<i>San Juan, E.</i> . . .	74	Churruca.
<i>Berwick, F.</i> . . .	74	Camas.
<i>Príncipe de Asturias, E.</i>	118	General Gravina, comandante Hore.
<i>Achilles, F.</i>	74	Newport.
<i>San Ildefonso, E.</i> .	74	Vargas.
<i>Argonauta, F.</i> . . .	74	Epron.
<i>Swift-Sûre, F.</i> . . .	74	Villemandrin.
<i>Argonauta, E.</i> . . .	80	Pareja.
<i>Algeciras, F.</i> . . .	74	Contra-almirante Magon, capitán Letourneur.
<i>Montañas, E.</i> . . .	74	Alcedo.
<i>Aigle, F.</i>	74	Courrége.
<i>Bahama, E.</i> . . .	74	Galiano.

FRAGATAS Y CORBETAS.

<i>Rhin, F.</i>	40	Chesneau.
<i>Hortense, F.</i> . . .	40	Lameillerie.

Navíos.	Cañones.	Comandans.
<i>Cornélie</i> , F.	40	Martineng.
<i>Themis</i> , F.	40	Jugan.
<i>Hermione</i> , F.	40	Maké.
<i>Furet</i> , bergantin, F.	18	Dumas.
<i>Argus</i> , id, F.	16	Taillet.

ESCUADRA INGLESA.

Vanguardia.

<i>Victory</i>	120	Almirante Nelson, capitan Hardy.
<i>Temeraire</i>	110	Harwy.
<i>Neptune</i>	110	Freemantle.
<i>Conquerer</i>	74	Pelleu.
<i>Scwiuthein</i>	74	Bayntun.
<i>Ajax</i>	80	Pilford (interino).
<i>Orion</i>	74	Codrington.
<i>Agamemnon</i>	64	Berry.
<i>Minotaur</i>	74	Mansfield.
<i>Spartiat</i>	80	Laforey.
<i>Britannia</i>	100	Almirante Northesk, capitan Bullen.

Navíos.	Cañones.	Comandantes.
<i>Africa</i>	64	Digby.
<i>Eurygalus</i> , fragata.	40	Blackwood.
<i>Seryus</i> , id.	40	Prowse.
<i>Phæbe</i> , id.	40	Copel.
<i>Nayard</i> , id.	40	Dundas.
<i>Pickle</i> , goleta. . .	20	Lapenotiere.
<i>Entrepénante</i> , ba- landra.	6	Young.

AL MANDO DEL VICE-ALMIRANTE COLLINGWOOD.

Retaguardia.

<i>Royal Sovereign</i> ..	120	Almirante Collingwood, capi- tan Rotheram.
<i>Mars</i>	74	Duff.
<i>Belle-Isle</i>	74	Hargood.
<i>Tonnant</i>	80	Tyler.
<i>Bellerophon</i>	74	Cooch.
<i>Colossus</i>	74	Morris.
<i>Achille</i>	80	King.
<i>Polyphemus</i>	64	Redmill.
<i>Revenge</i>	74	Moorsom.

Navíos.	Cañones.	Comandans.
<i>Swift-Sure.</i>	74	<i>Rutherford.</i>
<i>Defence.</i>	74	<i>Hope.</i>
<i>Thunderer.</i>	74	<i>Stockham</i> (interino).
<i>Defiance.</i>	74	<i>Durham.</i>
<i>Prince.</i>	100	<i>Grindall.</i>
<i>Dreadnought.</i> . . .	110	<i>Coun.</i>

Habiendo mandado el almirante Villeneuve, al aproximarse el enemigo, una virada por redondo á un tiempo, esta evolucion cambió el órden de batalla ; la retaguardia se convirtió en vanguardia, y esta pasó á ser retaguardia: hecho este movimiento, se dirigió el rumbo para el N. con el objeto de tener á Cádiz bajo el viento para un caso de desgracia ; en seguida se dió la órden de ceñir el viento al navío de la cabeza y de seguir todos sus aguas.

La alineacion se formó, aunque no perfectamente, por la flojedad del viento, y tambien faltó tiempo ; el enemigo estaba ya encima. La retaguardia es la que formó mejor desde el navío *Santa Ana*, donde tenia la insignia el general Alava, hasta el *Príncipe de Asturias*, en que tremolaba la del general Gravina. Tres navíos se hallaban fuera de su puesto ; esta desigualdad era mayor en la vanguardia ; el centro, sobre todo, tenia cuatro

navios sotaventeados, y dejaban un grandísimo vacío favorable al enemigo.

Antes de ejecutar esta evolucion, el general Gravina habia pedido á Villeneuve la facultad de obrar con independencia con la escuadra de su inmediato mando. Se la negó Villeneuve; negativa fatal, y que fue altamente censurada por el contra-almirante frances Magon, que estaba á las órdenes de Gravina; este, obedeciendo las que daba el general en jefe, vino á alinearse con la escuadra principal, y la línea de batalla vino á quedar formada de la manera siguiente:

Navíos.	Fragatas.	Bergantines.
<i>Neptuno, E.</i>		
<i>Scipion, F.</i>		
<i>Rayo, E.</i>		
<i>Formidable, F.</i>	<i>Cornelie, F.</i>	
<i>Duguay-Trouin, F.</i>		
<i>San Francisco de</i> <i>Asis, E.</i>		
<i>Mont-blanc, F.</i>		
<i>San Agustin, E.</i>		
<i>Héros, F.</i>		
<i>Trinidad, E.</i>		
<i>Bucentaure, F.</i>	<i>Hortense, F.</i>	<i>Furet, F.</i>

Navios.	Fragatas.	Bergantines.
<i>Neptune, F.</i>		
<i>Leandro, E.</i>		
<i>Redoutable, F.</i>		
<i>Intrépide, F.</i>		
<i>San Justo, E.</i>		
<i>Indomptable, F.</i>		
<i>Santa Ana, E.</i>	<i>Rhin, F.</i>	
<i>Fougueux, F.</i>		
<i>Monarca, E.</i>		
<i>Pluton, F.</i>		
<i>Bahama, E.</i>		
<i>Aigle, F.</i>		
<i>Montañas, E.</i>		
<i>Algeciras, F.</i>	<i>Hermione, F.</i>	
<i>Argonauta, E.</i>		
<i>Swift-Sure, F.</i>		
<i>Argonaute, F.</i>		
<i>Ildefonso, E.</i>		
<i>Achile, F.</i>		
<i>Principe de Astu-</i>		
<i>rias, E.</i>	<i>Thémis, F.</i>	<i>Argus, F.</i>
<i>Berwick, F.</i>		
<i>San Juan Nepomu-</i>		
<i>ceno, E.</i>		



NELEON.





Al medio día los ingleses emprendieron el movimiento con arreglo á las instrucciones del general en jefe.

La primera columna la regia en persona Nelson. Llevaba la cabeza de la columna con el *Victory*; le seguian el *Temeraire*, el *Neptune*, navíos de 98 cañones; el *Conquerer*, el *Leviathan*, de 74, y por último, el *Britannia* de 100: esta masa imponente gobernó sobre el *Bucentaure*.

La segunda columna, al mando del almirante Collingwood, se adelantaba formando cabeza el *Royal Sovereign*; le seguian el *Belle-Isle* y el *Mars*, el *Tonnant* y el *Bellerophon*, el *Colossus*, el *Achiles* y el *Polyphemus*; un poco á la derecha venian el *Revenge*, el *Swift-Sure*, el *Dèfiance*, el *Thunderer* y el *Defence*, y entre las dos columnas iban el *Dreadnought* y el *Prince*.

Dispuestas las dos columnas, dió Nelson por el telégrafo una última instruccion á Collingwood. «Mi intencion es atravesar la vanguardia para cortarle el paso hácia Cádiz; V. corte la retaguardia por el undécimo navío.»

En cuanto tuvo la señal que sus órdenes se ejecutarían, se vuelve Nelson á Blackwood, comandante de la fragata *Eurygalus*, y le dice:—«¿No le parece á usted que hay una última señal que hacer?» Se recogió un

momento , y mandó hacer aquella célebre señal: *La Inglaterra espera que cada uno hará su deber*, palabras que electrizaron la escuadra.

La hora suprema habia llegado. Conforme con su plan de ataque, se adelanta Nelson para cortar la línea por la popa del *Santisima Trinidad* y la proa del *Bucentaure*. Pero el general Cisneros mandó meter en facha las gavias del *Trinidad*, y se estrechó de tal manera con el *Bucentaure*, que Nelson desistió de su empeño, habiendo perdido mucha gente y quedando muy maltratado el *Victory* por el terrible fuego que tuvo que sufrir. Intentó entonces abrirse paso por la popa del *Bucentaure*; desgraciadamente faltaba al lado de este el navío que debía seguirle en línea, por hallarse sotaventeado de su puesto; mas acudió á llenarlo el *Redoutable*, que mandaba el valiente capitan Lucas; entonces atacaron á un mismo tiempo al *Redoutable* el *Victory* y el *Temeraire*, uno y otro de tres puentes; arrastrado bajo el viento el *Redoutable*, al defenderse de los ataques de este último, dejó necesariamente el paso al enemigo por la popa del *Bucentaure*. Por ese vacío penetró por lo menos la mitad de la columna que mandaba Nelson, y atacó á los demas navíos del centro; la otra mitad de la columna, amenazando la vanguardia y figurando maniobrar para que la tuviesen en respeto, cayó luego sobre el mismo

centro. Poco caso hacian los ingleses de los navíos sota-venteados.

El *Trinidad* y el *Bucentaure* recibieron intrépidamente la terrible arremetida de los ingleses ; allí se trabó encarnizada pelea, batiéndose aquellos dos navíos contra fuerzas muy superiores. En esta lucha , una bala del *Redoutable* alcanzó á Nelson en el hombro izquierdo, le atravesó el pecho y se fijó en la espina dorsal... «Se acabó, dijo al capitan Hardy ; al fin lo han conseguido...» Una corta tregua siguió á este suceso, que privaba á la Inglaterra de su primer almirante... Volvió á trabarse el combate con mayor furia que antes; ya hemos dicho en su lugar cómo sostuvo el *Trinidad* el fuego de la columna de Nelson; hemos de añadir que el valiente capitan del *Redoutable*, Lucas, se sostuvo con verdadero heroismo hasta donde puede alcanzar el valor denodado contra fuerzas muy superiores.

En socorro del *Trinidad* acudió el brigadier comandante del *Neptuno*, D. Cayetano Valdes ; mas tiene el *Trinidad* que sucumbir tras del *Bucentaure* que arriaba bandera despues de una defensa gloriosa. Tambien acudieron á lo mas recio del combate en ese punto de la línea el *San Agustín*, el *Héros* y el *Intrépide*, franceses.

Collingwood (1) montaba el *Royal Sovereign* , navío

(1) Algunos pormenores de los instantes que precedieron al

de tres puentes sumamente velero. Nelson hizo la señal de momento y de cortar la línea por el duodécimo navío de la retaguardia; mas Collingwood observó que este era un navío de dos puentes, y que el de la cabeza lo era de tres, se desvió, y gobernó sobre el *Santa Ana*. Ya estaba en marcha cuando se notó que el *Victory* hacia una señal; Collingwood manifestó cierta impaciencia, diciendo que no habia ya señales que hacer, pues sabia perfectamente lo que tenia que ejecutar: era la célebre proclama de *Inglaterra espera que cada uno hará su deber*. Arrebatado de entusiasmo, Collingwood la comunicó á sus oficiales y á la tripulacion y guarnicion del *Royal Sovereign*.

Navegaba el *Royal Sovereign* con mucha delantera,

combate relativos á este ilustre marino nos han parecido tener bastante interes para recordarlos. Se levantó al rayar el día, y preguntó á su ayuda de cámara Smith si habia visto la escuadra, y habiéndole contestado este que no:—«Mira bien, le dijo el almirante, y pronto veremos muchas mas velas ;» y siguió afeitándose con la mayor calma: vistiose con esmerado cuidado, y dijo al oficial de su particular predileccion:—«Clavell, quítese V. las botas; es mucho mejor llevar medias de seda como yo, pues si recibimos alguna herida en las piernas, daremos menos que hacer á los cirujanos.» Visitó todos los puntos, corrió las baterías, animó su gente dirigiéndoles la palabra para que cada uno cumpliese con su deber, y reuniendo todos sus oficiales:—«Señores, les dijo; ahora es preciso que hoy hagamos algo de que el mundo pueda hablar por mucho tiempo (*).

(*) Memorias de Collingwood, tom. 1, pág. 174.

cuando el teniente Clavell hizo observar que el *Victory* echaba fuera sus velas rastreras, y llevado de la noble emulacion que reinaba en la escuadra, y mas entre los dos navíos almirantes:—«Los navíos de nuestra línea, contestó Collingwood, no están bastante adelantados para que debamos largar mas velas ahora; pronto las podrá V. echar.» No tardó en dar la orden, y en un momento el *Royal Sovereign* se cubrió de velas y tomó majestuosamente la cabeza de la columna: al observar este movimiento, Nelson exclamó:—«¡Mirad al noble Collingwood! ¡Ya está en accion con su navío! ¡Cuánto le envidio!» Y al mismo tiempo Collingwood, que conocia muy bien á su amigo y su jefe, decia:—«Veamos lo que va á hacer Nelson (1).»

El *Santa Ana* esperaba impávido al *Royal Sovereign*; este tenia toda su gente echada sobre cubierta por orden de Collingwood; el *Fougueux*, navío de popa del *Santa Ana*, se adelantó para cerrar el paso por donde se veia que Collingwood queria cortar la línea; este mandó al capitan Rotheram que gobernase sobre el navío frances y pasase por su baupres; este puso sus gavias en facha, dejó pasar al *Royal Sovereign*, y empezó el fuego al mismo tiempo que el *Monarca*. Entonces se trabó entre

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 178.

el *Royal Sovereign* y el *Santa Ana* la mas horrible lucha, barloados los dos navíos uno á otro tan cerca, que las velas bajas se tocaban. El general Alava, que conocia que Collingwood queria pasar á sotavento, puso toda su gente á estribor, y tal era el estrago que hacia la artillería del *Santa Ana* y el peso de sus proyectiles, que su primera andanada hizo escorar el *Royal Sovereign* sobre la banda opuesta hasta descubrir dos tablones (1). De esta dura refriega salieron los dos navíos enteramente destrozados. El *Santa Ana* sostuvo el combate del modo mas valiente, esperando ser socorrido (2). La lucha con el *Royal Sovereign* es desesperada: cae gravemente herido el general Alava; cae Gardoqui, su digno capitán de bandera; la arboladura del *Santa Ana* está destrozada; su tripulacion diezmada; en esa lucha cuerpo á cuerpo queda el navío inglés tan maltratado como su contrario; inmóvil y sin poder ya gobernar, Collingwood tiene que abandonar su airoso navío desmantelado, y sostenido por su division, se ve precisado á pasar á la fragata *Eurygalus* enmedio del combate (3).

En otro punto pelea con igual denuedo el *Príncipe de Asturias*: despues de cuatro horas de un combate

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 179.

(2) Id. id. id.

(3) Id., pág. 180.

horroroso contra tres y cuatro navíos enemigos, con todas sus jarcias cortadas, sin estais, sin poder dar la vela, sin palos, sus masteleros atravesados á balazos, y en una situacion ciertamente triste, fue oportunamente socorrido por los navíos *San Justo*, español, y *Neptune*, frances, cuya reunion alejó los enemigos, y proporcionando la incorporacion del *Rayo*, *Montañas*, *Asis* y *Leandro*, que estaban bien maltratados, con otros navíos franceses que no tenian mejor suerte (1).

Durante ese combate, en que ostentó el mas esforzado valor, la gloriosa insignia del *Príncipe* tremola al viento, devuelve airoso sus fuegos al *Defiance*, que le asesta los suyos por una parte, y al *Revenge* por otra. Esta lucha desigual atrae en su defensa al *San Ildefonso*, que acude á compartir con su general los peligros de la lucha; mas no bien se restablece así un poco el equilibrio, cuando á todo trapo vienen de refuerzo el *Dreadnought*, el *Poliphemus* y el *Thunderer*. En ese círculo de fuego y de humo, en medio de estragos espantosos, cuando la muerte acaba con la mayor parte de la tripulacion, cae el general Gravina gravemente herido de un casco de metralla en el brazo izquierdo, cae su digno mayor general Escaño, mas no cae su insignia. Allá ondea para

(1) Parte del general Escaño.

que los buques españoles sepan que el general en jefe español no ha tenido la mala suerte del almirante Ville-neuve, y que hay un centro español adonde reunirse. Mas el *San Ildefonso*, destrozado, ha tenido que arriar su bandera, herido su bizarro comandante Vargas; y el *Príncipe de Asturias*, que un momento antes, en un claro, habia visto al *Argonauta* sin bandera, habia maniobrado para socorrerle, viéndole solo contra tantas fuerzas, orzó para ponerlo en salvo; acuden en su apoyo el *San Justo*, *Neptune* y otros; lo remolca la fragata *Thémis*, francesa. Un poco libre, y viendo la batalla perdida, en lo que le queda de arboladura pone la señal de la retirada, y se le unen el *Pluton*, el *Neptuno*, el *Argonauta* é *Indomptable*, el *San Leandro*, el *San Justo* y el *Montañas*, y todos, bien seguros de haber cumplido con heroismo los deberes del honor, se retiran hácia Cádiz.

El *Bahama* y el *San Juan*, menos afortunados, quedaban en manos del enemigo; mas su gloria era igual, y mayores sus sacrificios. ¡Allí morian Galiano y Churruca como habian muerto Alcedo y tantos mas!!

El valeroso capitán Infernet sostiene una lucha desesperada contra el *Leviathan* y el *Africa*, cuando vienen de refuerzo el *Agamenon* y el *Ajax*; aun se sostiene el heroico Infernet, cuando lo acomete el *Orion*, y por úl-

timo, no arría bandera hasta que le ataca un nuevo navío, el *Conquerer* (1).

El *Achille*, frances, peleaba al lado del *Príncipe de Asturias*, resistiendo con virtud heróica los esfuerzos desesperados de enemigos en triple número, que le batian por todos costados. Ardia el *Achille*, prendido el fuego en una batería; mas se ocupaba aquella gente valerosa en resistir al enemigo que en atajar las llamas. Temerosos de una esplosion, se alejaron un tanto los enemigos, teniendo, sin embargo, la humanidad de enviar algunos botes y lanchas para recoger los que tuvieran tiempo y voluntad de salvarse. Habia muerto su valiente comandante Newport, y la mayor parte de los oficiales habia tenido igual suerte ó estaban gravemente heridos, de manera que el mando del navío recayó en manos de un alférez. Este y los que quedaban de la tripulacion no quisieron embarcarse, y se volaron con el navío.

La escuadra francesa perdia tambien sus mas valerosos jefes; el contra-almirante Magon, los capitanes de navío Courrege, Beaudouin, Poutain, Camas, Newport mueren peleando como héroes.

Todo habia sido gloria á pesar de tanta desventura: Villeneuve habia sido en el combate un modelo de sere-

(1) Jurien de la Graviere.

nidad y de valor; todos los buques de su escuadra habian imitado el denuedo de su almirante. Solo la division de vanguardia, á las órdenes del contra-almirante Dumanoir, proyectaba una sombra sobre ese cuadro glorioso. Para que no se nos pueda tildar de parcialidad hablando de este contra-almirante frances, copiaremos lo que un escritor, marino ilustrado de la Francia, dice .

«Villeneuve estraña que Dumanoir titubee en acudir á su socorro. Desde el principio del combate la vanguardia no ha tenido al frente mas que un miserable navío de 64 , el *Africa*, el que , separado durante la noche de la armada inglesa, ha tenido, para llegar hasta el *Trinidad*, que pasar á tiro de cañon por el frente de la division de Dumanoir. Villeneuve, mientras le queda un palo desde donde hacer señales, manda á la vanguardia virar por redondo todos á un tiempo ; Dumanoir repite la señal. Si hubiera hecho este movimiento antes, hubiera podido restablecer la desigualdad de la lucha; pero un tiempo precioso habia trascurrido, los fuegos del *Bucentaure* y del *Trinidad* iban apagándose, y muy pronto se ven caer sus palos. ¡ Deplorable resultado de un momento de tergiversacion! Dumanoir tiene que asistir á las últimas convulsiones de esos nobles navíos; cuenta con ansiedad

los momentos de vida que les queda. La vanguardia llegará tarde. Son las tres: antes que la flojedad del viento le haya permitido hacer su movimiento, los diez navíos de vanguardia se separan en dos grupos: el *Scipion*, el *Duguay-Trouin*, el *Mont-blanc* y el *Neptuno* siguen al *Formidable*, que monta Dumanoir; el *San Francisco*, el *San Agustín*, el *Rayo*, el *Héros* y el *Intrépide* se dirigen hacia el *Bucentaure*. Dumanoir ha escrito que llegar en aquel momento fuera un acto de desesperacion que no hubiera tenido mas resultado que aumentar el número de las pérdidas; mas hubiera salvado, hay que añadir, dice el autor que copiamos, la memoria del comandante de la vanguardia (1).»

Los cinco navíos que gobernaron sobre el *Bucentaure* tomaron una derrota mas corta que la indicada por el *Formidable*, y llegaron á tiempo de mezclar su sangre con las de los valientes en cuyo socorro venian, aunque tarde para salvarlos. El *Neptuno*, que mandaba el intrépido D. Cayetano Valdes, se separó muy luego de los cuatro navíos franceses para acudir al fuego, como tan denodadamente contestó á una señal del contra-almirante Dumanoir. Se le interpusieron el *Spartiat* y el *Minotaure*.

(1) Jurien de la Graviere, págs. 263 y 265.

Allí trabó Valdes una lucha terrible; sin que bastasen á detenerle los dos navíos ingleses, vino á sostener un combate parcial contra cuatro navíos ingleses que se dirigian á doblar el *Trinidad* y el *Bucentaure*. Tanto heroismo no salvó al *Neptuno*: acribillado, desarbolado, el impertérrito Valdes, gravemente herido, hubo de saber que su navío habia arriado bandera; el temporal que sobrevino salvó al *Neptuno* de manos de los enemigos, mas fue para estrellarse en las peñas del castillo de Santa Catalina, en la costa del Puerto de Santa María.

En el turbion de esa horrible lucha, entre los ayes de tantas nobles víctimas, yacia tambien Nelson espirante en su lecho de agonía; de minuto en minuto se le daba cuenta del combate.— «Soy hombre muerto, decia al capitán Hardy: la vida se me acaba... algunos minutos mas... y se acabó...» Y ese grande hombre, en este momento supremo, tuvo la debilidad de recomendar que, muerto, se le cortase un rizo de su pelo para la indigna mujer mengua de su gloria. ¡Deplorable contradiccion del corazon humano! Ese ínclito marino podia fijar su mente en tan liviano pensamiento en la hora de la muerte, y poco antes de entrar en combate, y en el momento mismo que vió sus primeras órdenes ejecutadas, habia anotado en su diario, lleno de un santo y religioso sentimiento, esta invocacion al Dios Todopoderoso:

«Quiera el Dios Todopoderoso que adoro otorgar á la Inglaterra, para la salvacion de la Europa, una completa y gloriosa victoria. Quiera no permitir que ningun acto de debilidad individual empañe su lustre, y haga que despues del combate no haya un inglés que se olvide de los deberes sagrados de la humanidad.

»En cuanto á mí, mi vida pertenece al que me la dió; que bendiga mis esfuerzos mientras combata por mi patria. Pongo en sus manos mi persona y la justa causa de que se me ha confiado la defensa.»

Tras del héroe, el hombre; tras de este acto religioso, un acto de deplorable apocamiento. «Preocupado, mas grave y solemne que de costumbre, aunque pausado y resuelto, dice el capitan Blackwood, tuvo Nelson crueles presentimientos; creyó este grande hombre que debia pensar en sus últimas disposiciones: en un codicilo añadido á su testamento tuvo la increíble debilidad de recomendar á la gratitud de la Inglaterra la detestable mujer que queria ciegamente, y la hija adulterina que tenia de ella. La Inglaterra repudió ese inmoral legado.

Cesado el fuego, el capitan Hardy llega hasta el lecho del moribundo; este apenas respiraba. Pudo oir el anuncio que le traia su fiel capitan; pudo dar algunas órdenes, y, ya yerta la mitad de su cuerpo, se incor-

poró un poco:—«¡Bendito sea Dios, dijo; he cumplido con mi deber!...» Cayó sobre el lecho, y un cuarto de hora despues espiró.

La Inglaterra agradecida premió con mano dadivosa los servicios de su mas ilustre marino, muerto por la patria. El parlamento otorgó, á peticion del ministerio, una renta vitalicia de doscientos mil reales á la viuda de lord Nelson, y una renta perpetua de quinientos mil reales en favor de los herederos del condado de Nelson, que pasó á su hermano mayor. Una suma de diez millones de reales fue empleada en la adquisicion de fincas para formar el mayorazgo que debia dar mayor lustre al nuevo título. Las dos hermanas del ilustre guerrero recibieron cada una la suma de un millon y quinientos mil reales. El conjunto de la donacion fue de veinte y cuatro millones de reales.

Hemos reunido en el mas breve espacio posible los pormenores históricos, los incidentes mas notables de esa sangrienta lucha en el combate de Trafalgar. Todos los buques de la escuadra española, segun los lances en que se hallaron en combates parciales, fueron dignos de su antigua fama. Cómo pelearan las dos escuadras aliadas lo manifiestan las pérdidas horribles que sufrieron: muertes gloriosas, heridas no menos gloriosas y en número asombroso, navíos destrozados, pero terrible-

mente vengados, fueron el triste y el único consuelo que quedó al honor de la armada combinada. Eterna será la gloria que adquirieron tantos valientes que se inmortalizaron en aquel día; por esto nos ha dolido tanto la injusticia de un historiador frances, que no ha sabido respetar el culto que toda nacion civilizada conserva á la memoria de los mártires que se inmolaran en las aras de la patria. Las causas de este desastre las hemos indicado refutando á Mr. Thiers; causas que el mismo historiador no pudo menos de señalar, y que todas dependieron de la malísima eleccion hecha del almirante Villeneuve: este, agitado por temores inauditos, así respecto á los enemigos que tenia que combatir, como temblando del resentimiento de Napoleon, no supo elegir el momento de atacar con ventaja al enemigo, y lo pudo: emprendió este ataque en las condiciones mas desfavorables, y tampoco supo suplir esas desventajas con la pericia de un hábil marino. Desoyó los consejos de la prudencia, se opuso á la táctica que podia inutilizar la de los ingleses, y obligó al general Gravina á abandonar una posicion de la que dependia el éxito del combate, para venir á alinearse con la escuadra principal, cuando esta posicion tan mal concebida era la que mas podia favorecer la táctica de Nelson. ¡Compárense estas disposiciones á las que dió Nelson á su escuadra! En una palabra, Villeneuve no supo mas que batirse

personalmente con heróico denuedo; fue un valiente en el combate de Trafalgar, como lo habia sido toda su vida , mas no fue nunca un jefe de escuadra.

Paz al valor desgraciado, y respeto á la muerte trágica de Villeneuve (1); mas respétese tambien, y mas por los historiadores franceses, la memoria de los valientes españoles que murieron en Trafalgar víctimas de la débil é insensata politica de su gobierno. Ellos no regatearon sus vidas cuando vieron empeñado el glorioso pendon de Castilla; hoy, como homenaje á la memoria de los que murieron defendiéndole con heroismo, y en justo desagravio del desafuero cometido por un historiador frances, la España proclama que en Trafalgar cada hombre cumplió con su deber.

Daremos fin á la narracion de esta sangrienta tragedia con las reflexiones que de las causas del desastre hacia el general Escaño en 17 de diciembre de 1805. Toda observacion nuestra está de mas al lado de la opinion de tan ilustre marino:

«Cuando se medita, despues de haber visto las malas consecuencias de una maniobra que antes de ejecutarse se consideró útil, es fácil conocer las faltas de prevision.

(1) Se suicidó en Rennes.

La escuadra combinada debió esperar al enemigo en una línea bien formada , cerrada y un andar regular en proporcion del viento , y prevenido el general que no fuese atacado de maniobrar sin retardo para doblar bien á los enemigos ; pero el general en jefe dió importancia á que la línea fuese la natural y no la accidental , y en lugar de virar al amanecer la vuelta del N. N. O. para que se diese el combate mas inmediato á la bahía de Cádiz y restablecer el órden en su línea de batalla de babor, no haciendo mas alteraciones que la colocacion de jefes en los puntos convenientes, se empleó mucho tiempo en colocar los navíos en unos puestos que aun no conocian , pues despues de la salida del puerto no hubo lugar de notar el andar respectivo de cada buque, ni de hacer las enmiendas de estiva y de aparejo que conviene para que anden y gobiernen bien, circunstancias que, conocidas, hacen preferible el órden natural; tiempo que se necesitaba para formar bien la línea , para ponerla en andar regular, de modo que, teniendo movimiento de rotacion, pudiese usar de sus fuegos, y no en facha, como se hallaron casi todos los navíos, para no apelotonarse, lo que fue causa de que aquellos á quienes se dirigieron los enemigos para cortar la línea no pudieron batirlos hasta que estuvieron por sus costados ; tiempo necesario para poder hacer á los generales y capitanes las prevenciones

que parecieran oportunas para el buen éxito de la acción, pues ningunas se habían hecho, como parece regular, á la salida á la mar con conocimiento de la proximidad de los enemigos.

»Cometido el primer yerro de no tomar la mura á babor y restablecer el órden luego que amaneció, cuando se viró debió restablecerse la línea, arribando todos los navíos, como está prevenido en los restablecimientos; alargándose el viento, las fragatas debieron señalar los pelotones para que los buques inmediatos maniobrasen para alinearlos, y en el acto del combate debían haber estado mas próximas para facilitar remolques y comunicar órdenes y noticias.

»Al fin el enemigo cae sobre esta línea mal formada, en facha y casi toda inmóvil, y ataca muy de cerca, atravesando por los parajes que se les proporciona, maniobrando los unos en sosten de los otros con el mayor acierto y prontitud, manifestando su facilidad de maniobrar, en cuya clase de ataque debían tener la superioridad que les proporcionaba su ejercitada y práctica marinería contra unos buques que no la tenían, y mareada parte de la tripulación.

»Nada es mas marinero y militar que el que una escuadra que está muy de barlovento de otra para cazar sobre ella, forme columnas que desplieguen al tiro de

los enemigos, formando una línea que entre en el fuego haciendo tanto ó mas daño como pueden causarle aquellos; pero el almirante Nelson no desplegó sus columnas al tiro de la línea, cayó sobre ella para batir á tiro de pistola, y atravesando para reducir la batalla á combates particulares. Esta maniobra creo que no tendrá muchos imitadores. En dos escuadras igualmente marineras, la que ataque en esta forma debe ser derrotada. Para que no haya sucedido así el día 21 de octubre, ha sido preciso que la combinada estuviese mal formada y en facha, como queda dicho, y que en ella hubiese, además de lo referido, otras faltas esenciales relativas á la maniobra y marinería.

»Los oficiales de guerra, tanto de marina como de ejército, los oficiales mayores, toda la tropa de infantería y la de artillería se han portado con la mayor bizarría; las baterías han estado bien servidas; los fuegos se han hecho con orden; la cartuchería fue conducida con método. Solo cabe servirse mejor la artillería cuando su montaje y útiles están en el estado de perfeccion en que la tienen los enemigos. Pero no podemos decir lo mismo de las maniobras ni de los marineros: la de combate, como brazas y otros cabos de mucha importancia en estos casos, es necesario que sea según los modelos que hay en los arsenales, y que aun no son de regla-

mento en los buques, y la marinería *que se*as militar y ejercitada.

»Esta se debe considerar dividida en tres clases: matriculados, voluntarios y gente de leva ó presidio. Los matriculados es gente honrada, pero la mayor parte de ellos son pescadores que no han navegado en buques de cruz. Entre los voluntarios hay buenos marinos, pero en lo general es gente que no conoce disciplina, sin hogar conocido, sin amor al servicio y sin el entusiasmo que tienen los cuerpos organizados. La mayor parte de la gente de leva es perjudicial á bordo por falta de sargentos y cabos; es difícil que pueda disciplinarse como la tropa; se exime cuanto puede de todo trabajo, y particularmente el de por alto, que no puede hacer sin riesgo de caerse, y hace confundir con ella á los matriculados y á los buenos marineros; de modo que no se puede decir que han cumplido bien, pues cuando menos se puede asegurar que han maniobrado con mucho retardo, y que han reparado muy pocas averías, como es preciso en combate. La clase de contra maestres y guardianes tambien se debe considerar endeble; la falta de navegar y la repugnancia que tienen muchos buenos hombres de mar á entrar en aquel servicio, la han hecho decaer de algunos años á esta parte, cuando es la mas necesaria á bordo de los navíos. Sin embargo, la que estaba embar-

cada en la escuadra ha cumplido con la obligacion de mantener sus puestos, pero sin la energía que dan la inteligencia y la práctica de haberse visto en otros combates y descalabros por temporales.

»Los navíos no pueden ser mejores; tal vez un sistema de arboladuras mas pequeñas los haria menos expuestos á averías en malos tiempos y en combates, y alguna mas abertura en portas haria mas útil el uso de la artillería; pero en lo que están muy mal es en bombas: los navíos *Trinidad*, *Argonauta*, *San Agustin* y otros franceses se han ido á pique por falta de tenerlas buenas. Yo estoy persuadido de que si los ingleses no hubieran adoptado en su armada las de doble émbolo, inventadas el año de 1793, muchos de sus buques se hubieran ido á pique en el combate con el temporal que se siguió á él. El navío *Santa Ana* quedó seguramente mas destrozado que el *Argonauta*, y por llevar una bomba de las perfeccionadas en este arsenal juzga el general Alava que no se fue á pique dicho navío, y lo mismo opina el jefe de escuadra D. Cayetano Valdes, porque tenia el *Neptuno* dos bombas de doble émbolo que para prueba se le pusieron en el Ferrol (1). »

(1) En la carpeta de este oficio anota noticias posteriores; mas no se hallan en el espediente.

Hasta aquí el *general Escaño*.

Nada podemos añadir, seguros de haber apurado cuantos medios han estado á nuestro alcance para dar del combate de Trafalgar la mas completa y cabal narracion. ¡Dolorosa página de nuestra historia marítima, la mas sangrienta de todas, mas no la menos gloriosa!

Nuestra Marina pagó con su noble sangre los desaciertos del gobierno, esclavizado á una política estrangera que le impuso el fatal tratado de alianza de 1796, convertido en 1805 en el de subsidios, ese monstruoso pacto que el mismo negociador, D. Nicolas de Azara, calificaba de envilecimiento de la corona, de ruina y disolucion total de la monarquía; el ilustre y entendido embajador de D. Carlos IV en Paris se negó á firmar ese tratado, é hizo renuncia de su embajada. Las estipulaciones se acordaron entre el embajador frances en Madrid y el príncipe de la Paz, y el honrado, mas débil, D. Nicolas de Azara puso al pie su firma.

Hé aquí cómo se espresaba D. Nicolas de Azara en su despacho de 16 de octubre de 1805:

«Veo que el príncipe de la Paz ha firmado cuantos artículos le ha presentado ferozmente Beurnonville, que son los mismos que yo habia rehusado firmar, porque en ellos se comprende evidentemente el envilecimiento

de la corona, la ruina y disolucion total de la monarquía, cosa á que yo no me prestaré nunca mientras respire un aliento de vida, pues creo ademas que si un enemigo victorioso capitulase con Madrid en la puerta de Alcalá, no dictaria condiciones mas duras ni mas humillantes: ese convenio es absurdo, inejecutable; la neutralidad no es posible; mas Bonaparte dice que pues el príncipe de la Paz ha firmado el convenio autorizado por el rey, quiere que se lleve á efecto sin quitar ni poner una sílaba.»

En otro oficio de la misma fecha añade D. Nicolas de Azara: «La guerra mas desastrosa del mundo no podria reducir la España á condiciones mas humillantes que el tratado de subsidios (1).»

Y con todo, el sabio político que tan cabal juicio formaba de ese tratado, lo firmó... Súbdito sumiso, no supo oponer una negativa enérgica á la potestad real, que acataba como un culto; mas caballero honrado y español ilustre, renunció, aunque pobre, su embajada.

Hemos citado la opinion de un diplomático que mereció el aprecio público de todos los soberanos de Europa, para autorizar la censura que del gobierno de

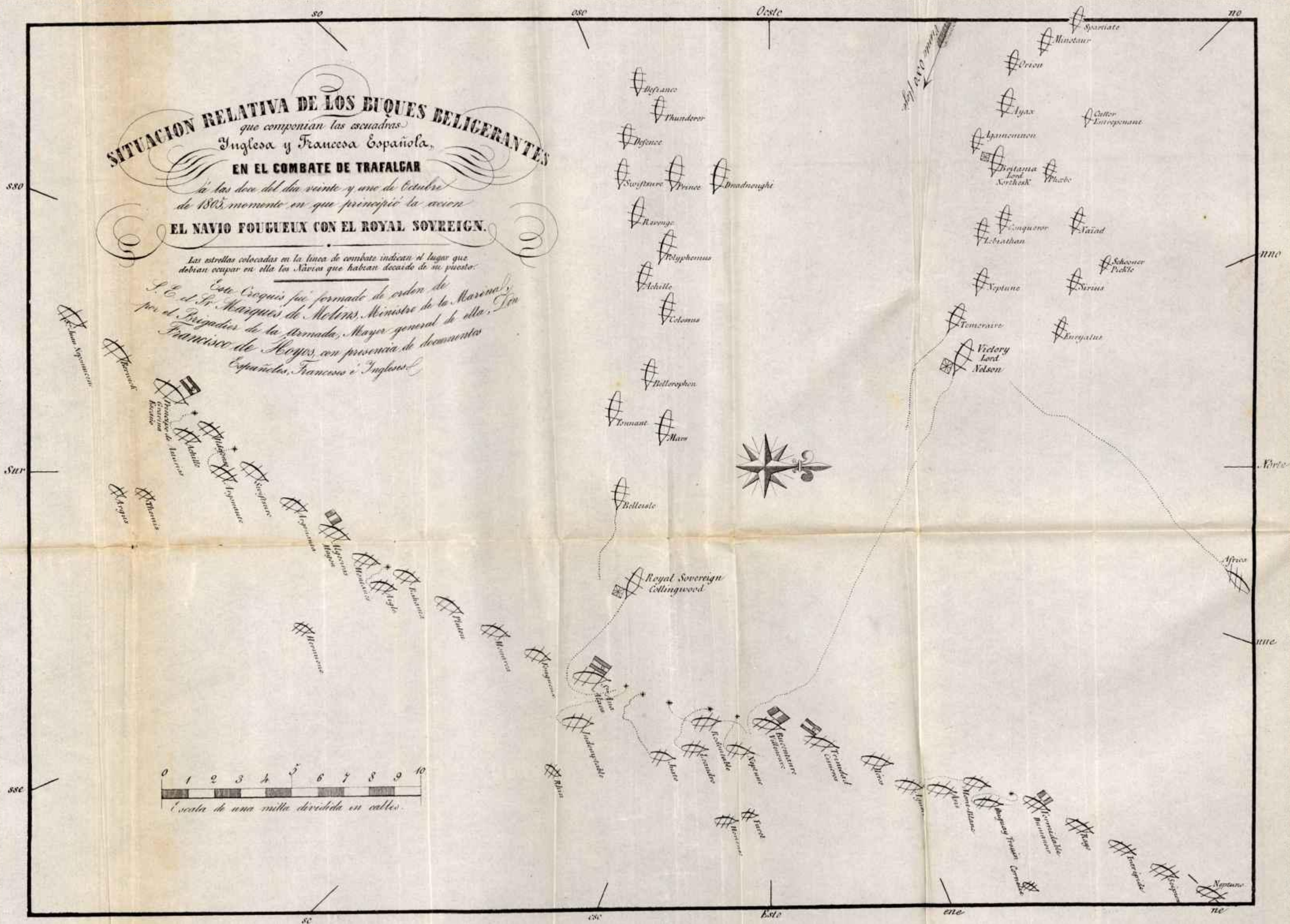
(1) Archivo de la Secretaría de Estado.

aquella época hemos hecho. Nuestras palabras han sido blandas comparadas con las que hemos citado del que firmó el tratado de subsidios, punto de arranque de la segunda guerra marítima, cuyo término fue la fatal jornada de 21 de octubre.

EL NAVIO FOUCUEUX CON EL ROYAL SOVEREIGN.

Las estrellas colocadas en la línea de combate indican el lugar que debían ocupar en ella los Navíos que habían decaído de su puesto.

Este Cirquis fui formado de orden de
S. E. el Sr. Marquis de Melinas, Ministro de la Marina,
por el Brigadier de la Armada, Mayor general de ella, Don
Francisco de Hoyer, con presencia de documentos
Españoles, Franceses e Ingleses.



CONCLUSION.

A los estragos del combate del 21 se unieron los desastres que ocasionó en la escuadra un temporal deshecho que sobrevino en los siguientes días. Algunos buques que se habían salvado, aunque destrozados por el fuego del enemigo, se estrellaron en las costas y en las peñas; igual suerte tuvieron buques de las tres na-

ciones. Mas á España estaba reservada la ocasion de ostentar su magnanimidad prestando cuantos auxilios cabian en lo posible á los náufragos, sin distincion de propios, amigos ó enemigos. En ninguna relacion francesa hemos visto que se haya hecho justicia á este esmerado deber de humanidad que tan noblemente cumplieron los jefes de la escuadra española, las autoridades de Cádiz y su vecindario. Nos sirve de la mayor satisfaccion reproducir aquí el testimonio de los enemigos que acababan de combatir la escuadra española ; á la par que esa justicia proclamada por nuestros contrarios de entonces honra á ellos y á nuestra patria, se ve desde luego que la opinion pública, tan contraria á la política seguida por el gobierno, no tuvo poca parte, despues del combate, en estas manifestaciones en favor de los que nunca debimos tener por enemigos : hubo competencia de generosidad entre españoles é ingleses.

Pudiéramos citar trozos de los historiadores ingleses que tenemos á la vista, *Allison*, *Southey*, *White*, *Burney*, *James*, la *Crónica naval de Inglaterra*, la *Crónica naval de Gibraltar*, todos unánimes en ensalzar la generosa y filantrópica conducta de los españoles con los náufragos despues del combate. Reasumiremos esos testimonios en uno solo, como dado por el mejor juez de los sucesos, el del almirante Collingwood en sus

despachos al Almirantazgo, espresion leal y sincera de sus caballerosos sentimientos en el acto de dar cuenta á su gobierno de los incidentes de aquellos dias (1).

En su despacho del 24 de octubre escribia el almirante Collingwood á Mr. W. Marsden, del Almirantazgo:

«Con el fin de aliviar las dolencias de los heridos que tengo en mi poder, he enviado un parlamentario al

(1) Collingwood, que conservó el mando en jefe de la escuadra británica despues de la batalla, fue ensalzado á la dignidad de par del reino con el título de baron Collingwood de Caldburne y Hethpoole. Se le concedió que pusiera en su escudo de armas uno de los leones de las armas reales con corona naval orleada con la palabra *Trafalgar*, y sobre la cimera un crestón representando la popa del *Royal Sovereign*.

El parlamento unió á estas satisfacciones de la vanidad otorgadas por el gobierno un voto de gracias y una pension de doscientos mil reales reversibles á la muerte de lord Collingwood, cien mil reales á su esposa, y cincuenta mil á cada una de sus dos hijas, todo ello vitalicio.

Mas como la raza humana ha de ser la misma por do quiera, pasado el primer momento del entusiasmo, Collingwood hubo de experimentar la ingratitud del gobierno. Ninguna de sus propuestas en favor de los oficiales de su escuadra fue aprobada; el Almirantazgo suplió estas plazas con mozalvetes llevados por la oleada del favor. Pidió en vano que su título pasase á una de sus hijas, ya que no tenia varones; no lo pudo conseguir. Es preciso leer su correspondencia para formarse una idea de la grandeza de alma de ese ilustre marino y de la nobleza de sus sentimientos. Sus quejas sobre el abuso del favoritismo, postergando el mérito, se las arrancan la honra de la Armada y el mejor servicio de su patria. La ingratitud que le niega

marques de la Solana ofreciéndole la entrega de los heridos. No es posible pintar la gratitud que me ha demostrado por este acto de humanidad; el marques de la Solana me ha enviado un barril de vino, y tenemos libre comunicacion con tierra. Juzgue V. cómo estaremos aquí por este hecho: que el marques me ha ofrecido los hospitales para mis heridos, poniendo estos bajo la salvaguardia y el cuidado del honor español. Nues-

el consuelo que su nombre y su título pasen á sus hijas no hiere su corazon ni ofende su amor propio; mas ve en ella un estímulo menos en la Armada y una mengua en la gloria adquirida por esta en Trafalgar. A la par que se le negaba un favor, se iba aplazando cruelmente su relevo, á pesar de sus reiteradas instancias, diciendo que la vida se le acababa por momentos, destruida su salud en diez y siete años de continua navegacion, sin haber casi visto á su familia en tan largo período. Todo fue inútil; y cuando á la muerte del almirante Gardner fue nombrado Collingwood en su lugar mayor general de la Armada en 9 de enero de 1809, se lo pidió que siguiera en el mando de la escuadra del Mediterráneo. Se sometió el inclito marino á esta nueva exigencia, contestando desde Menorca en 26 de marzo, sin una queja en su carta, á lord Mulgrave, jefe del Almirantazgo.

Se hallaba en el puerto de Mahon á principios de 1810 á bordo del navío *Villa de Paris*. Exhausto de fuerzas, los médicos le mandaron que hiciese ejercicio á caballo; lo intentó; no pudo resistir la fatiga que le causaba. Ya entonces su estado mayor, alarmado con los progresos de la enfermedad, le hizo presente que la conservacion de su preciosa vida exigía que fuese á curarse al seno de su familia, que no habia visto hacia siete años, y que debia regresar á Inglaterra. No pudo consentirlo el digno almirante sin una autorizacion del Almirantazgo. Creció el mal, y por fin el 5 de marzo se re-

tros oficiales y marineros que han naufragado con las presas han sido tratados con la mayor bondad: la poblacion entera acudia para recogerlos; los sacerdotes y las mujeres les daban vino, pan y cuantas frutas habia; los soldados dejaban sus camas para dárselas á nuestra gente... En cuanto he sabido que el capitan Argumosa, del *Monarca*, se hallaba prisionero á bordo del *Leviathan*, he mandado que quedase libre sobre su pa-

solvió á entregar el mando al almirante Martin. Los dos dias siguientes fueron empleados en preparativos y sacar del puerto el navio *Villa de Paris*. Cuando supo Collingwood que iba ya navegando, recobró su ánimo para decir: *Espero todavia vivir bastante para tener un encuentro con los franceses*. ¡Ensueño de enfermo! ¡Vana esperanza del moribundo! En la mañana del 7 habia mucha marejada; el capitan Thomas le dijo que temia que le incomodase el movimiento:—«No, Thomas, le contestó Collingwood; nada ya me puede incomodar; me muero: estoy seguro que será para V., como para todos los que me aman, un consuelo saber con cuánta tranquilidad me acerco á mi fin.» Habló de su familia ausente y de sus aprensiones sobre la guerra en que dejaba envuelta su patria. Se despidió de todos, y espiró á las seis de la tarde del dia 7 de marzo de 1810, á los cincuenta y nueve años y seis meses de edad. Sus restos mortales se hallan depositados al lado de los de Nelson en el templo de San Pablo de Lóndres. El monumento que los contiene fue levantado por órden del parlamento.

Lord Collingwood fue un tipo inimitable de pureza de alma. Sus cartas son un dechado de esquisita delicadeza como padre y como esposo; de saber profundo como marino; de admirable sagacidad y perspicacia como estadista; de estóico desprendimiento como ciudadano; de elevados pensamientos como filósofo. Forman dos tomos que deberian estar en manos de todos nuestros jóvenes marinos.

labra , siendo conocido mio de mucho tiempo (†).»

La carta á que hace referencia el almirante inglés es la siguiente:

«Fragata *Eurygalus* frente á
Cádiz, 27 octubre 1805.

»Señor marques: Siendo considerable el número de súbditos españoles heridos en la última accion del 24 del corriente entre la escuadra británica y la combinada española y francesa, la humanidad y mis deseos de aliviar sus padecimientos me impelen á ofrecer á V. E. su libertad con el fin de que puedan ser debidamente asistidos en los hospitales de tierra, con tal que V. E. envíe buques para recogerlos, un oficial autorizado para dar recibo de su entrega, y que V. E. en su contestacion á mi carta los reconozca como prisioneros de guerra que se han de cangear, sin poder hasta entonces volver al servicio.

»Permítame V. E. asegurarle de mi alta consideracion, con la cual soy etc.

»Firmado, C. COLLINGWOOD.»

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 190.

A esta carta dió el marques de la Solana la contestacion siguiente:

«CADIZ 28 de octubre de 1805.

»Excmo. Sr.: La carta que V. E. se ha servido dirigirme con fecha de ayer me ha sido entregada hoy por un parlamentario. Es para mí una prueba mas que á V. E. le distinguen, tanto sus sentimientos de humanidad, como su valor en el combate. Lo que V. E. propone en alivio de los desdichados heridos que se hallan en su poder honra tanto sus sentimientos de generosidad, que he resuelto, de acuerdo con el general Gravina, que cuando mañana, si el tiempo lo permite, se presenten las fragatas de la escuadra combinada á recibir nuestros heridos, lleven á V. E. todos los oficiales y demas individuos de la escuadra inglesa que han caido prisioneros despues de la accion, y que se hallan en este puerto. Al enviarlos á V. E. me atrevo á suplicarle que tenga á bien dar su asentimiento á un cange de prisioneros que tenia ejecutado con el vice-almirante Orde y lord Nelson, cuya muerte he sabido con sumo sentimiento mio: como resultado de este asentimiento ruego á V. E. otorgue su anuencia que no sean solamente los heridos los que vuelvan á esta poblacion, mas tambien los demas prisioneros españoles y franceses, particularmente el jefe de es-

cuadra Cisneros y otros comandantes , que añadirán el homenaje de su gratitud al que ya pagan al valor de V. E.

»Este es el mayor favor que puedo recibir de V. E., y puedo darle la seguridad que todos aquellos ingleses que no puedan volver al momento á la escuadra del digno mando de V. E., que serán los que no lo puedan ejecutar por la asistencia que necesitan todavía , irán en cuanto lo permita la convalecencia de las heridas que han sufrido en el naufragio ; y V. E. puede estar bien seguro que mientras estén en tierra española serán asistidos con la lealtad y liberalidad que corresponde á la hidalguía castellana.

»Añadiré que si V. E. cree que sus heridos pueden estar mejor asistidos en tierra , tendré el mayor gusto, y me haré un deber de proporcionarles todos los medios para que se curen aquí , si V. E. quiere confiármelos. V. E. mas que ningun otro es buen juez del modo con que saben batirse mis compatriotas , y me hará desde luego la justicia de creer que el honor español es digno de que se le dispense esa hermosa confianza.

»Repito á V. E. las seguridades de la alta consideracion con que tengo la honra de decirme su mas atento S. Q. S. M. B.

»Firmado, MARQUES DE LA SOLANA.

»P. S. Doy á V. E. las gracias por las noticias que me ha dado de los señores Villeneuve y Cisneros. Un enemigo tan generoso como V. E. tendrá sin duda gusto en saber que los generales Gravina, Alava y Escaño van mejorando, y que las heridas que han recibido no parecen ser de cuidado.

»Acabo de ver al general Alava, que me ha encargado (mientras que su salud no le permita hacerlo él mismo) manifieste á V. E. en su nombre la sentida gratitud que tributa á la generosidad y á la bondad con que V. E. le ha tratado, por lo cual le conservará eterna memoria, como asimismo por las atenciones y consideraciones que han usado con él los oficiales de la escuadra inglesa.»

De resultas de estas comunicaciones hubo el convenio que reproducimos:

«Yo D. Guillermo Valverde, autorizado por el excelentísimo señor marques de la Solana, capitán general de Andalucía y de Cádiz, para recibir de la escuadra inglesa los prisioneros heridos y las personas que puedan ser necesarias para su asistencia y cuidado, declaro que la libertad de los heridos está consentida por parte del comandante en jefe de la escuadra británica bajo la absoluta condicion de que ninguno de dichos prisioneros

pueda ser empleado al servicio de la corona de España, tanto por mar como en tierra, contra la Inglaterra hasta que haya sido legalmente cangeado.

»Firmado á bordo del buque de S. M. B., *Eurygalus*, en la mar, á 30 de octubre de 1805.

»Firmado, GUILLERMO VALVERDE, ayudante de S. E.»

«CADIZ 1.º de noviembre.

»Excmo. Sr. : Mi ayudante me ha enterado que con el fin de facilitar la entrega de los heridos del modo mas conveniente y de menos penalidades para ellos, descaba V. E. que los buques de su escuadra en que vienen embarcados puedan sucesivamente acercarse al puerto, y que de nuestra parte salgan buques para recibirlos. Nada demuestra mas los sentimientos de humanidad de V. E. que esta proposicion, y nada mas fácil de ejecutarse; mas como no alcanzaban á tanto mis facultades de mando, he tenido una conferencia con los almirantes Rossilly y Gravina, y estos no han puesto ningun reparo; así tengo el honor de decir á V. E. que puede mandar cuando guste que se lleve á efecto lo que tiene propuesto.

»Quisiera poder espresar á V. E. mi gratitud por la

generosidad y bondad que sigue dispensando á los españoles, y ruego á V. E. quede bien persuadido que igual asistencia se presta á los soldados ingleses que se encuentran en territorio nuestro, y se les prestará mientras permanezcan á nuestro cuidado.

»Firmado, MARQUES DE LA SOLANA.»

No eran enemigos naturales, no, los que al día siguiente de la mas terrible batalla se trataban con tan sentida cortesanía. Mil veinte y dos muertos y mil trescientos ochenta y tres heridos españoles (1) fueron el espantoso hecatombe inmolado á la alianza de la Francia. El estruendo de mil trescientas veinte y seis bocas de fuego de nuestros navíos (2), de mil quinientas noventa y cuatro de los navíos franceses (3), á que contestaban las dos mil ciento sesenta y cuatro de la escuadra inglesa (4), fue el horrible saludo de despedida de una fatal alianza que tanta sangre española costaba en la

(1) Parte del general Escaño del 15 de noviembre de 1805. Se notará alguna diferencia entre este número de muertos y heridos y el que se ha indicado en otro lugar. Esto consiste en que escribimos teniendo á la vista un primer parte; posteriormente hemos hallado el último parte dado por el general Escaño, del que hemos sacado el pormenor que indica el Apéndice núm. 15.

(2) Estado del general Gravina de 20 de octubre de 1805.

(3) Chuserian. *Marine française*, tom. I, pág. 327.

(4) Parte de Collingwood del 24 de octubre de 1805.

mar, y como el anuncio lúgubre de la gloriosa y todavía mas sangrienta guerra que en tierra debíamos sostener de allí á poco contra esa misma Francia, que en premio de la lealtad castellana intentó arrebatar á nuestra noble patria su independencia y su nacionalidad. Rechazó España la innoble coyunda que habian aceptado, doblando la cerviz, las potencias del continente; sola se arrojó á la pelea, y su heroica resolucion marcó el dia de la liberacion de los pueblos, que, á ejemplo de España, sacudieron el yugo napoleónico y reconquistaron su nacionalidad. No fue la Europa congregada en Viena menos ingrata para con España de lo que habia sido Napoleon. En 1814 los soberanos habian olvidado que en 1808 España sola habia llevado el *lubarum* de la guerra santa, cuando todos ellos habian reconocido y acatado la supremacía de Napoleon, que pudo un momento decir que allende del Vidasoa habia realizado la monarquía universal bajo su cetro al recibir el pleito homenaje de emperadores y reyes, de ejércitos y pueblos.

Hemos narrado los acontecimientos navales en que tomaron parte nuestras escuadras en aquella época; diremos ahora lo que fueron los jefes que dieron su vida ó su sangre en Trafalgar, ya que con odiosa injusticia se les ha tildado de marinos inespertos.

BIOGRAFÍAS.



Federico Gravina

GRAVINA.

«Gravina es todo genio y decision en el combate. Si Villeneuve hubiera tenido esas cualidades, el combate de Finisterre hubiese sido una victoria completa.»

(*Carta de Napoleon de 11 de agosto de 1805.*)

A mediados del siglo pasado, la separacion de los estados de Nápoles de la corona de Castilla era sobradamente reciente para que no ambicionasen los napolitanos y sicilianos servir la monarquía que por tanto tiempo habia sido su patria. A este noble orgullo debemos de contar entre nuestros mas célebres jefes de escuadra al

inclito D. Juan José Navarro, primer marques de la Victoria, titulo otorgado al glorioso vencedor de cabo Sicié, uno de los hechos de armas extraordinarios que cuenta la historia de la Marina. Allí D. Juan José Navarro mandaba la escuadra española, que, abandonada de la francesa, en combinacion de la cual debia atacar á la escuadra inglesa al mando del almirante Mathews, sostuvo Navarro con doce bajeles españoles el esfuerzo de treinta y dos navios ingleses, y quedó victorioso, el 22 de febrero de 1744. Habia nacido D. Juan José Navarro en Mesina á 30 de noviembre de 1687. Sentó plaza en el tercio fijo de Nápoles á los ocho años de edad, y á los once ya militaba al lado de su padre, cubierto de honrosas cicatrices, imitando este á su propio padre, que en la guerra de Cataluña del siglo XVII habia perdido el brazo derecho y recibido otras heridas.

D. Federico Gravina nació en Palermo en 12 de agosto de 1756. Sus padres fueron D. Juan Gravina y Moncada, duque de San Miguel, grande de España de primera clase, y doña Leonor Napoli y Monteaorto, hija del príncipe de Resetena, igualmente grande de España.

Como Navarro, contaba el jóven Gravina antepasados que se habian ilustrado en las filas españolas; como Navarro, entró á servir desde su infancia; como Navarro,

alcanzó la mas elevada dignidad de la Armada en premio de grandes, esclarecidos y gloriosos servicios.

Un tio del D. Federico, á la sazón embajador de Nápoles en Madrid, solicitó y obtuvo para su sobrino la entrada en la Armada. En 18 de diciembre de 1775 sentó plaza de guardia marina el D. Federico, previo un riguroso exámen, del que salió con mucha honra, fruto de la sobresaliente educacion que habia recibido en el colegio Clementino de Roma.

Su primer embarco fue en el navío *San José*. Al año siguiente, en 2 de marzo de 1776, fue ascendido á alférez de fragata, y embarcó en la fragata *Clara* de la escuadra al mando del marques de Casa-Tilly, que llevaba á las costas del Brasil el ejército á las órdenes del general Ceballos. Tomada la isla de Santa Catalina, tuvo Gravina el honroso cargo de intimar la rendicion al castillo de la Ascension, situado en un islote inmediato, y desempeñó su comision con tal acierto, que el castillo abrió sus puertas sin la menor resistencia.

Fondeado en la embocadura del rio de la Plata, en 27 de febrero de 1777, la escuadra dió la vela; la oscuridad de la noche ocultó á la *Clara* las señales de la escuadra, equivocó el rumbo, y se internó tanto rio arriba, que acabó por varar. De este desastre, en que pereció gran parte de la tripulacion, se salvaron algunos

oficiales, y entre ellos Gravina, y llegaron en una lancha á Montevideo. Allí se embarcó Gravina como ayudante de la mayoría general en el navío *San José*, y luego en el *San Dámaso*, regresando con este á Cádiz.

Ascendido á alférez de navío en 23 de mayo de 1778, se embarcó Gravina sucesivamente en los jabeques *Pilar* y *Gamo*, destinados contra los argelinos. En un encuentro contra cuatro de sus jabeques, quedaron estos completamente destruidos.

Ascendido á teniente de fragata, obtuvo Gravina el mando del jabeque *San Luis*, y concurrió al bloqueo de Gibraltar. Su brillante comportamiento le hizo ascender á teniente de navío, distinguiéndose con nuevos servicios; se le confirió en mayo de 1780 el mando superior del apostadero de la bahía de Algeciras. Hizo parte de la expedición de Menorca, á las órdenes de D. Ventura Moreno, y se distinguió en el sitio del fuerte de San Felipe. Terminada esta campaña, volvió al bloqueo de Gibraltar y al mando del apostadero.

En el descabellado plan de las célebres flotantes, Gravina, ya ascendido á capitán de fragata, obtuvo el mando de la batería llamada *San Cristóbal*, rehusando por modestia el honor que le quiso dispensar el duque de Crillon, que mandaba en jefe, dándole el mando de todas las baterías flotantes. Estas, en número de diez, á las ór-

denes del general Moreno, emprendieron el ataque el 15 de setiembre de 1782. Las balas rojas que lanzaban los ingleses no tardaron en incendiar el *San Cristóbal*; Gravina contuvo el fuego algun tiempo, hasta que las llamas le obligaron á abandonar la flotante desarbolada, saliendo el último; á los pocos minutos se voló el *San Cristóbal*.

Ascendido á capitán de navío, Gravina solicitó y obtuvo el embarcarse á bordo del *Trinidad*, que llevaba la insignia del general D. Luis de Córdoba; salió la escuadra de Algeciras en busca de la inglesa del almirante Howe; un temporal furioso habia puesto á este en la precision de penetrar en el Mediterráneo. No tuvo D. Luis de Córdoba la suerte de impedir que el almirante inglés penetrase en Gibraltar, dejando allí el convoy que protegía. A su vuelta al Océano tuvo un combate de cortos resultados, y regresó nuestra escuadra á Algeciras. Volvió Gravina á tomar el mando del jabeque *San Luis*, hecha la paz, y pasó á desarmar á Cartagena.

Salió de este puerto á principios de julio de 1783, mandando la fragata *Juno* en la escuadra que á las órdenes del general Barceló fue dirigida contra Argel, y obtuvo el mando de todas las lanchas encargadas del ataque; la estacion obligó á la escuadra á regresar á Cartagena; en esta campaña, como en la del año siguiente de 1784, en que fue Gravina mandando toda la

division de Poniente, embarcado en el jabeque *Catalan*, se distinguió por su incansable actividad; mantuvo el bloqueo mas riguroso, y rechazó las fuerzas navales argelinas, mejor dirigidas que el año anterior. Los vientos contrarios no permitieron estar mas tiempo al frente de Argel, y regresó la escuadra á Cartagena; de allí á poco, hecha la paz con aquella potencia berberisca, nuestros buques desarmaron.

Hallándose en Madrid por el año de 1787, recibió el mando de la fragata *Rosa*, que debia formar parte de la escuadra de evoluciones del Mediterráneo á las órdenes de D. Juan de Lángara; en seguida tuvo el encargo de llevar á Constantinopla al enviado de la Puerta Otomana, Jussuf Effendi: llegó con la *Rosa* á su destino el 12 de mayo de 1788; allí aprovechó el tiempo haciendo importantes observaciones astronómicas, y escribió una Memoria, buen testimonio de su saber y de su laboriosidad. La peste que sobrevino le hizo abandonar los trabajos científicos que le ocupaban. Dió la vela en 22 de junio á la vuelta de Cádiz.

Ascendido á brigadier, pasó á mandar la fragata *Paz*, destinada á conducir á Cartagena de Indias al gobernador D. Joaquín Cañaverál, llevando á aquellos parajes la noticia de la muerte de Carlos III: merece ese viaje particular mencion por la rapidez de su ejecucion. Dió la

Paz la vela de Cádiz el 12 de junio; rendido un mastelero, tuvo que arribar al mismo Cádiz. Volvió á salir el día 17; llegó á Playa-Grande, en la costa de Santa Fe, el 14 de julio; fondeó al día siguiente en Boca-Chica, delante de Cartagena; el 18 salió para la Habana, adonde llegó el 28 del mismo julio, y el 29 dió la vela para Cádiz, adonde llegó el 2 de setiembre.

El año de 1790 tuvo el mando del navío *Paula* en la escuadra que se reunió en Cádiz á las órdenes del marques del Socorro. En ese mismo año salió Gravina de Cartagena mandando las fuerzas sutiles y la tropa de Marina de desembarco para socorrer á Orán, y protegió la retirada del ejército, que vino á embarcarse en la ensenada de Mazalquivir para Cartagena. El gobierno abandonó aquellas posesiones de Africa, triste preludio de la pérdida de las que sucesivamente se han ido desmembrando de la corona de Castilla en nuestros días.

Promovido á jefe de escuadra, pidió Gravina licencia para viajar, y se dirigió al punto donde mejor pudiera aumentar el caudal, ya muy aventajado, de sus conocimientos como general de armada; fue en derechura á Inglaterra; allí fue recibido con las mayores distinciones; el almirantazgo le franqueó las puertas del arsenal de Portsmouth, el mas importante de Inglaterra. La noticia de un rompimiento de esta potencia con la Francia le

obligó á regresar á España en vista de los sucesos que previó con sumo tino. Se embarcó Gravina en Spitead á bordo de la fragata de guerra inglesa *Juno*, que le llevó al Ferrol á principios de 1795.

El gobierno, justo apreciador del mérito de Gravina, le dió en cuanto llegó el mando de cuatro navíos, con órden de pasar con su division al Mediterráneo. Así lo ejecutó Gravina, enarbolando su insignia en el *San Hermenegildo*, de 112 cañones, y se reunió á la escuadra al mando de D. Juan de Lángara, que cruzaba en el golfo de Rosas. Allí permanecieron hasta que en 26 de agosto se recibió por una fragata de la escuadra del almirante inglés Hood, que bloqueaba las costas de Francia, un inesperado mensaje; pedia seis navíos que le auxiliasen á tomar posesion del puerto y arsenal de Tolon.

En las guerras civiles, los partidos raras veces conservan ese sentimiento supremo que debe anteponerse á todo, el de la nacionalidad; al partido que olvida esa primera ley de la patria y de la dignidad nacional, y llama al extranjero en su ayuda, está siempre reservado una cruel espiacion. Así sucedió á los habitantes de Tolon, que por guarecerse de los escesos, ciertamente vituperables, de la revolucion, se echaron en brazos de los extranjeros.

D. Juan de Lángara, en vez de enviar los seis navíos que le pedia el almirante inglés como auxiliares, se pre-

sentó con toda la escuadra , y fue esta acogida con entusiasmo: Gravina fue nombrado comandante de armas. Los ingleses se apoderaron del arsenal, dando sus soldados y los nuestros la guardia de los fuertes, cabiendo á nuestras tropas los puntos de mas peligro y de menos interes.

No tardaron en romperse las hostilidades. El primer ataque de los republicanos fue por la carretera de Marsella en Ollioules. Allí dejaron algunos prisioneros, cuyas vidas salvó Gravina del furor de los toloneses. De ambas partes acudian refuerzos que debian hacer la lucha mas sangrienta; llegaron á nuestros reales los regimientos de Hibernia y de Mallorca, y para proteger mas eficazmente la escuadra, se fortificaron los puntos de Balaguer y de L'Eguillete. Vinieron tambien refuerzos de Cerdeña y de Nápoles; los republicanos no andaban menos solícitos en sus aprestos, y en 1.º de octubre dieron una fuerte arremetida contra el fuerte de Lamalgue, y ocuparon las alturas de Faraon.

Adelantose brioso el general Gravina, mandando en jefe las fuerzas combinadas, que marchaban en tres columnas. La de la izquierda, compuesta de ingleses, iba gobernada por lord Mulgrave; la de la derecha, compuesta de tropas de la coalicion, la mandaba el conde del Puerto, y la del centro, compuesta de españoles y

de napolitanos, la tenia el general Gravina á sus inmediatas órdenes. Empeñose la lucha; el general en jefe recibió una herida grave en la pierna derecha; mas no cedió por eso en su valeroso empeño hasta arrojar á los enemigos de los puestos que ocupaban por despeñaderos donde perecieron los mas, quedando prisioneros unos trescientos.

El esforzado general, llevado en una parihuela, hizo una entrada triunfal en Tolon á la cabeza de sus tropas, y la municipalidad le presentó una corona de laurel, premio de la victoria. Los cuidados del mando, á que atendia Gravina con incansable actividad, eran un estorbo á su pronta curacion, y aunque postrado en cama con graves dolencias, ordenó otra salida que, por sus acertadas disposiciones y el bizarro comportamiento de los jefes y de las tropas, fue tan feliz como la primera, y fueron rechazados los republicanos. Mas por una de esas desacertadas resoluciones sobradamente repetidas entre aliados, vino el general inglés O'Hara á ser nombrado gobernador de Tolon por su gobierno, y aunque quedó Gravina mandando las armas, hubo desavenencias entre ambos jefes, sin que bastaran los caballerosos modales del general español á evitar choques y sinsabores con el desabrido general inglés.

Menos afortunado este que Gravina, tuvo una accion

muy reñida en 30 de noviembre, en que llevó lo peor del combate, con una pérdida de seiscientos hombres, quedando él mismo prisionero. Tomó el mando el general Dundas, quien de mejor temple que O'Hara, se avino perfectamente con Gravina. La llegada de un ejército á las órdenes del general Dugommier cambió la faz de las cosas. Se abrieron las hostilidades, y los republicanos se apoderaron del fuerte de Balaguer y otros puntos.

Estos sucesos exigieron consejo de guerra. Gravina quiso asistir á sus deliberaciones, haciendo que le llevarsen en una silla de manos á casa del almirante Hood. Allí supo que los enemigos habian sorprendido y tomado posesion del fuerte Faraon. Propuso Gravina el recobro del fuerte, encargándose él de la operacion, aunque fuese dirigiéndola atado á su caballo. No fue admitida su valerosa proposicion, por ser inútil la posesion de ese fuerte perdidos otros puntos que dominaban el puerto. Se determinó evacuar la plaza.

A esta retirada siguió una horrible reaccion de venganzas á que se espuso el vecindario de Tolon por haber llamado á los extranjeros. Gravina no perdonó fatiga ni desvelo para mostrarse humano y protector de las personas y de las propiedades, sin perder de vista el cuidado de una retirada mal ordenada. El incendio casual ó ejecutado adrede del arsenal, precipitó la retirada de los

aliados, evacuando la plaza por una poterna que daba salida al camino del fuerte de Lamalgue. Cubrieron la retaguardia los españoles, y embarcadas las tropas, dió la vela la escuadra, y con graves riesgos de abordajes entre sí, pudieron los navíos ponerse en salvo. Fue la escuadra combinada á fondear á las islas de Hyeres, de donde regresó la española á Cartagena á fines de diciembre.

Fue ascendido Gravina á teniente general, y para restablecer su quebrantada salud pasó á Murcia; mas no estaba aun cerrada su herida, cuando de nuevo se embarcó en el *San Hermenegildo* con el encargo de socorrer las plazas de Collioure y de Port-Vendres, sitiadas por los republicanos. Salió á principios de mayo de 1794 de Cartagena; mas aquellas plazas habian ya capitulado cuando llegó la escuadra. Esta se retiró á Rosas. Allí prestó Gravina señalados servicios, protegiendo la retirada precipitada de nuestras tropas despues de los combates en que perecieron los dos generales en jefe, Dugommier y conde de la Union. Embarcó Gravina las tropas que allí se presentaron, llevándolas adonde pudieran incorporarse con el ejército á las órdenes del marques de las Amarillas, dejando en Rosas las tropas necesarias para la defensa de la plaza: no tardaron en presentarse los franceses despues de la rendicion de Figueras. El deno-

dado teson de Gravina hizo prevalecer su honrosa decision de una defensa á todo trance, cuando no faltaban ánimos apocados que opinaban por la rendicion. Se defendió Rosas hasta el 1.º de diciembre, y así contuvo por dos meses los progresos de los franceses, dando tiempo á que nuestro ejército se reorganizase; y cuando ya no fue posible prolongar la resistencia, se resolvió la retirada. En la ejecucion de esta desplegó Gravina la mas acertada pericia, formando con botes, lanchones y jabeques tres líneas por donde iban las tropas acercándose á los navíos, donde se embarcaban. El reembarco se hubiera efectuado sin tropiezo, gracias á las medidas tomadas por el general Gravina y á su incesante vigilancia; sin uno de esos incidentes que no están al alcance de la prevision humana, hubiera sido completo; mas la voz de alarma de un sargento de avanzada, habiendo infundido un pánico á una columna de trescientos hombres, esta retrocedió al pueblo, y al amanecer se dirigió á la plaza, donde tuvo que capitular.

En premio de tan relevantes servicios recibió Gravina la llave de gentil-hombre de cámara; quedó de general en jefe de la escuadra reunida á la de D. Juan de Lángara, llamado este al ministerio de Marina. Hallábase en Cartagena, cuando, hecha la paz con Francia, se desembarcó, pasando á Valencia á restablecer su salud.

Poco descanso le cupo: comprometido nuestro incauto gobierno á guerrear con los ingleses, en fuerza del tratado de San Ildefonso, recibió Gravina en 1797 el mando de la escuadra del Océano. Modesto, cuanto valiente, solicitó y obtuvo estar á las órdenes de D. José Mazarredo, cuya superioridad se complacia en reconocer. Quedó de segundo comandante de la escuadra.

Ya en otro lugar hemos hecho mencion de los servicios de este ilustre marino, durante la primera guerra marítima, en el bombardeo de Cádiz, en la expedicion de Santo Domingo, cuya campaña le mereció la gran cruz de Carlos III. Hecha la paz, se ausentó Gravina de España para ver á sus padres. Permaneció Gravina en el seno de su familia hasta junio de 1804, en que fue nombrado embajador de España en Paris. Al admitir tan elevado cargo, puso la salvedad que en caso de guerra habia de volver á la carrera de las armas. Desempeñó su mision diplomática con el tino, laboriosidad y afanosa actividad que le distinguieron, y mereció granjearse el mas alto aprecio de Napoleon, buen juez del mérito de los hombres.

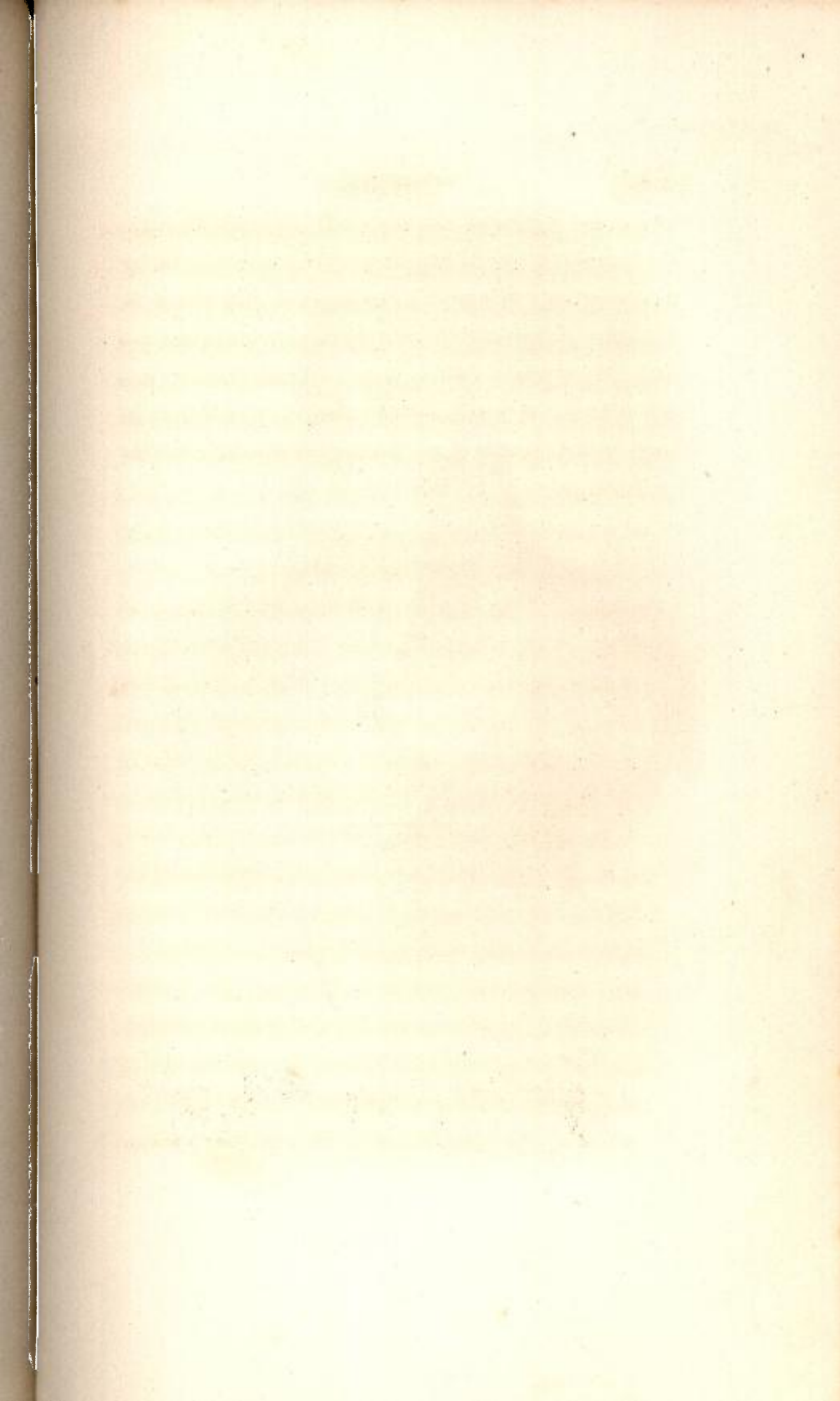
Cumplióle el gobierno la palabra empeñada; y rotas las hostilidades con los ingleses, entrando nosotros en esas sangrientas luchas en que ningun interes español se ventilaba, pasó Gravina á Cádiz á tomar el mando

de la escuadra. El 15 de febrero de 1805 enarboló su insignia en el navío *Argonauta*, de 80 cañones.

Argel, Gibraltar, Tolon, Rosas, Santo Domingo en la primera parte de su carrera militar y naval, y en la segunda la Martinica, Finisterre, Trafalgar, son timbres de inmarcesible gloria que colocan el nombre de Gravina entre los primeros capitanes de mar que cuentan los anales de los pueblos marítimos. Trafalgar debía contar al ínclito marino entre las víctimas de ese día infausto. Mortal era la herida que vino á arrebatár á su patria el insigne guerrero que hubiera sido vencedor en Finisterre si hubiera mandado en jefe, y evitado la catástrofe de Trafalgar ó salvado la escuadra, si no hubiese estado á las órdenes de un jefe extranjero é inesperto. Se trató de amputar el brazo; los facultativos concibieron esperanzas de evitar esa dolorosa operacion, mas se fueron desvaneciendo esas esperanzas; agravose el mal, y en 9 de marzo de 1806 falleció D. Federico Gravina á los cuarenta y nueve años, seis meses y diez y ocho dias de edad. Alcanzó la mas alta dignidad militar, promovido á capitán general de la Armada, cuyas insignias, premio de su noble sangre vertida, formaron la corona que la España agradecida depositó sobre la tumba del general en jefe de la escuadra española en Trafalgar.

En un modesto nicho de la iglesia del Cármén, en Cá-

diz, yacen los restos mortales de D. Federico Gravina. Dia vendrá en que la España moderna quiera levantar un monumento fúnebre á la memoria de los héroes de Trafalgar. Hay desastres que honran tanto como una victoria ; ni es sola la fortuna la que merece premio ; respeto debemos al heroismo desgraciado , y la Marina no podrá nunca esceder el que ostentó la escuadra española en Trafalgar.





Ygn. M.^a de Alvarado
R

ALAVA.

D. Ignacio María de Alava nació en Vitoria de ilustre familia riojana : salió del Seminario de Vergara llamado por una decidida vocacion á la noble profesion de las armas , que debia abrirle paso hasta la mas alta dignidad de la Armada , siendo la Marina objeto de su particular predileccion.

Entró en la Armada el 25 de junio de 1766 como guardia marina ; embarcó el 5 de febrero de 1768 en el

navío *Terrible*, y sucesivamente en el *San Pedro*, *Peruano*, *Astuto* y fragata *Venus*, formándose á la mejor escuela en diferentes cruceros como táctico, y como valiente en varios encuentros con buques de las potencias berberiscas.

Ascendido á teniente de navío en 5 de agosto de 1778, obtuvo Alava el mando del jabeque *San Luis*, destinado al corso de moros : en ese mando, que conservó hasta 8 de diciembre de 1779, dió pruebas de haber navegado con fruto á las órdenes de esclarecidos jefes.

Embarcado sucesivamente en el *Trinidad*, *Santa Isabel*, *Rayo* y fragata *Gertrudis*, hizo Alava la campaña de 1781 mandando la fragata *Rosa* de la escuadra á las órdenes de D. Luis de Córdoba. Con la *Rosa*, cuyo mando obtuvo en 24 de enero de 1781, asistió al combate de Gibraltar por las flotantes y al combate que nuestra escuadra sostuvo contra la inglesa en 20 de octubre de 1782. Allí fue herido Alava : por su brillante comportamiento como entendido y valeroso fue ascendido á capitán de navío en 21 de diciembre de 1782, y obtuvo el mando de la fragata *Sabina*.

En 1787 fue elegido Alava para el cargo de mayor general de la escuadra de evoluciones mandada por el general D. Juan de Lángara, que arboló su insignia en la fragata *Rosa*. Concluida esa campaña de instruccion, pasó

Alava á Cartagena como mayor general de aquel departamento, y con igual cargo pasó en 1.º de junio de 1790 á la escuadra del mando del marques del Socorro, que fue á Liorna en busca del serenísimo príncipe de Parma. Desde Cartagena, donde desembarcó el príncipe, tuvo Alava la honra de acompañar á S. A. hasta Madrid.

En 8 de febrero de 1791 obtuvo Alava el mando del navío *San Francisco de Paula*, con el cual acudió en socorro de la plaza de Orán, atacada por los moros.

Ascendido á brigadier en 1.º de marzo de 1792, fue nombrado mayor general de la escuadra á las órdenes de D. Juan de Lángara. Asistió á toda la campaña que en las costas de Francia hicieron las escuadras combinadas de España é Inglaterra á principios de 1793; se distinguió Alava en el mando de las fuerzas sutiles que tuvo á su cargo, además de la mayoría general, y sobre todo en el reembarco de las tropas cuando estas se retiraron de Tolon. Merecieron los señalados servicios que prestó en esa ocasion el brigadier Alava su ascenso á jefe de escuadra, que obtuvo en 25 de enero de 1794.

En 7 de setiembre de 1795 se le confirió á Alava el mando de una escuadra destinada á dar la vuelta al mundo. Salió de Cádiz para Lima en 30 de noviembre siguiente; pasó á Manila; salvó aquellas posesiones de

un ataque que meditaban los ingleses ; organizó fuerzas sutiles ; desempeñó otros encargos , y regresó á Cádiz con su escuadra, desembarcando el dia 1.º de junio de 1803 del navío *Montañas*, donde tenia arbolada su insignia.

Durante esta larga navegacion habia sido ascendido Alava á teniente general en 5 de noviembre de 1802. Declarada la guerra con la Inglaterra, pidió Alava y obtuvo ser empleado en la armada que iba á sostener la honra del pabellon de España. En 15 de febrero de 1805 fue nombrado segundo jefe de la escuadra á las órdenes del general Gravina. A la salida de este en combinacion de la escuadra francesa para la Martinica en 10 de abril, quedó Alava mandando las fuerzas que quedaban en bahía hasta el regreso del general en 20 de agosto, quedando de segundo jefe.

Ya en otro lugar hemos dicho cuál fue el heroismo del general Alava en el infausto y glorioso combate de Trafalgar. El *Santa Ana*, en que tremolaba la insignia de Alava, sobresalió si cabe entre tantos valientes , y la lucha que trabó con el *Royal Sovereign*, que mandaba el almirante Collingwood, sostenido por cuatro navíos mas, quedará en la historia de las hazañas navales de España como un ejemplo de valor, de pericia y de gloria que querrán seguir todos los marinos españoles que se hallen

en igual caso. Recibió el denodado general Alava tres heridas graves ; y si tuvo el dolor de quedar prisionero, tambien tuvo el consuelo de arrancar á sus vencedores el trofeo que creian seguro y que contaban ufanos. Aprovechando un fuerte temporal que sobrevino en los dias 22 y 23, á la voz de su heróico jefe se sublevaron los pocos españoles que quedaban sanos , rindieron á los ingleses, y enarbolando su noble bandera , salvaron desmantelado y acribillado á balazos el glorioso *Santa Ana*, y lo llevaron á Cádiz, donde llegaron el 23.

El rescate del *Santa Ana* dió lugar á una reclamacion del almirante Collingwood , hecha al pundonor del general Alava, á la cual este contestó cumplidamente.

Hé aquí las dos cartas que mediaron :

Carta del almirante Collingwood.

«*Eurygalus* al frente de Cádiz,
30 de octubre de 1805.

»Muy señor mio : He sabido con el mayor gusto que la herida que recibió V. en el combate da las mas li-sonjeras esperanzas de curacion , y por tanto que España puede aun contar con sus esclarecidos servicios;

mas tengo que hacerle presente que rindió V. su buque al mio, y que fue en consideracion á la gravedad de su herida que no fue V. traído á mi bordo: yo no pude permitir que se molestase á una persona que se consideró espirando; mas la espada de V., digno símbolo de sus servicios, me fue entregada por el capitan de su buque: espero, pues, que se considerará V. como prisionero de guerra, hasta que pueda V. ser cangeado por Cartel.

»Soy etc.

»Firmado, COLLINGWOOD.»

Contestacion del general Alava.

«Cádiz 23 de diciembre de 1805.

»Excmo. Sr.: El dia mismo que me es posible firmar mi nombre me apresuro á cumplir con los deberes de la gratitud dando á V. E. las mas sentidas gracias por la fina benevolencia y cuidado que le he merecido, cuyo recuerdo quedará para siempre grabado en mi corazon. Tengo ademas la mayor satisfaccion en recordar la generosidad y la urbanidad que usaron conmigo el teniente Maker y un oficial del *Thunderer* á bordo del *Santa Ana*, y tengo el honor de recomendar esos oficiales á V. E.

»Quisiera poder acabar aquí mi carta ; mas me veo en la necesidad de contestar á un punto que V. E. trata en la suya del 30 de octubre.

»Quedando sin sentido en medio del combate del 21 de octubre, ignoro lo que pasó despues, é ignoraba hasta ahora que mi espada hubiese sido entregada á V. E. por el oficial que quedó mandando el *Santa Ana* hasta el fin del combate. Con todo , á consecuencia de la indicacion de V. E., en cuanto me ha sido posible ocuparme he llamado á D. Francisco Riquelme , y he sabido de este oficial que la espada que presentó á V. E. fue la suya, y que respecto á mí, lo único que hubo fue pedir á V. E. que no se me moviese , atendido mi estado, no dejando mi herida esperanzas de sobrevivir algunas horas. A esto puedo añadir que el sable que llevaba en la accion y que las espadas que suelo usar se hallan en mi poder. Este oficial supone que la dificultad de espresarse en inglés pudo inducir á V. E. á creer que mi espada era la que se le entregaba.

»Lo espuesto me parece que contesta cumplidamente al hecho sentado por V. E., en la suposicion de tener en su poder el símbolo de mis servicios, que me hallo imposibilitado de prestar nuevos servicios á mi patria durante la guerra mientras no haya un cange. Aunque el hecho que he demostrado no existir fuese efectivo, es

evidente que he de seguir la suerte que ha tenido el buque en que estuve embarcado ; y en las circunstancias que sobrevinieron , es mas que probable que hubiera sido rescatado por los buques de la escuadra combinada, como ha sucedido de hecho con otros. Lo mismo pudo haber sucedido al *Royal Sovereign* si se me hubiera trasbordado , puesto que el buque de V. E. se hallaba tan desarbolado y destrozado como el *Santa Ana*, y no hay ningun motivo racional de suponer que yo corria mayor riesgo en uno que en otro buque.

»Me es muy sensible que en la primera ocasion que se me presenta de tener la honra de entrar en correspondencia con V. E., y cuando antes de recibir su apreciable carta tenia el sentimiento de que se pasase el tiempo sin poder espresar á V. E. mi gratitud, me vea en la necesidad de disentir de su opinion. Desearia que esta divergencia recayese en cuestion cuya solucion dependiese de mi libre arbitrio, para dar á V. E. una prueba de la deferencia que tengo y tendré siempre para con V. E., á cuyas bondades me tendré por dichoso demostrarle en toda otra materia mi profunda gratitud.

»Me ofrezco etc.

»Firmado, IGNACIO MARIA DE ALAVA (1).»

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 209.

El autor de las Memorias añade que á pesar de esta carta, el almirante Collingwood siguió durante la guerra en una frecuente correspondencia de finezas con el general Alava, prueba evidente que su contestacion fue la mas cumplida satisfaccion á los escrúpulos de Collingwood (1). En efecto, el general Alava siguió la suerte de los prisioneros heridos en una plaza que el enemigo tiene que evacuar. La humanidad y las leyes de la guerra mandan que permanezcan en los hospitales, y quedan libres.

El general Alava recibió en premio de su conducta en el infausto dia 21 de octubre la gran cruz de Carlos III. En 9 de abril de 1806 obtuvo el mando en jefe de la escuadra como el mas digno de reemplazar al general Gravina, muerto de resultas de su herida en 9 de marzo anterior.

Se esmeró el general Alava en dar pruebas manifiestas de la acertada eleccion que se hacia de su persona para tan elevado puesto, y arboló su insignia en el *Principe de Asturias*, teatro de la gloria y del funesto fin de Gravina. Superando obstáculos y allanando dificultades, consiguió alistar ocho navíos, varias fragatas y buques menores para hacer frente á las fuerzas navales que tenian los ingleses en aquellas costas.

(1) Memorias de Collingwood, tom. I, pág. 211.

Nombrado vocal del Almirantazgo, creado en 20 de enero de 1806, entregó el mando de la escuadra al general Apodaca el 27 de febrero de 1807.

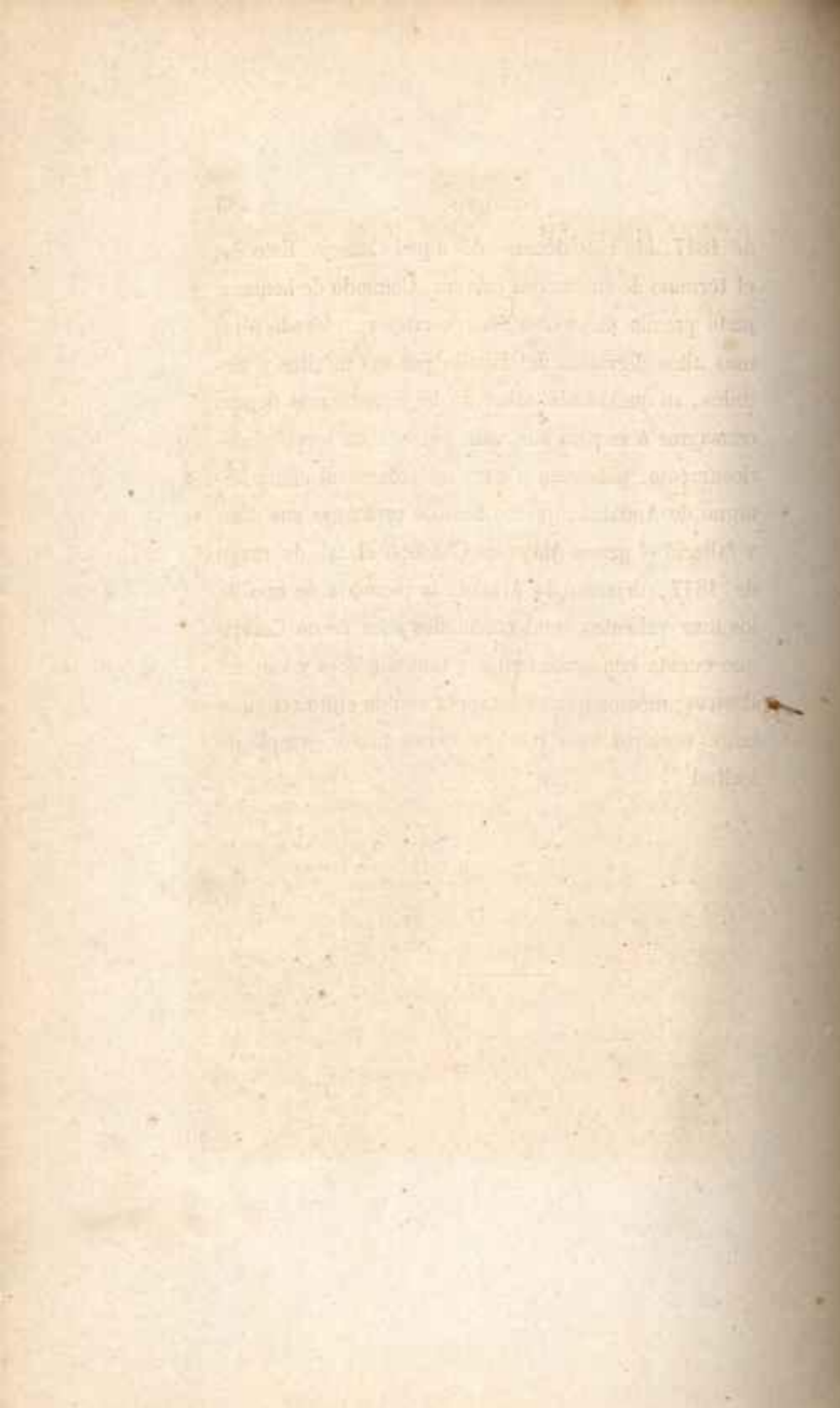
Sobrevinieron los acontecimientos de 1808. Se adhirió el general Alava, cual leal español, á la causa nacional; pasó á Sevilla y á Cádiz, donde tomó el mando de la escuadra destinada á repeler los diferentes ataques de los franceses que sitiaban la isla gaditana.

Fue el general Alava nombrado en 26 de febrero de 1810 comandante general del apostadero de la Habana con el título de capitán general honorario de departamento. Llegó á su destino en el navío *San Lorenzo*, é hizo su entrada pública en aquella ciudad el 7 de julio. Se ocupó Alava con incansable actividad en mejorar aquel apostadero, y estendió sus desvelos á la conservación de las demas posesiones españolas que pudieran necesitar proteccion.

Nombrado capitán general del departamento de Cádiz en 5 de febrero de 1812, regresó á Cádiz en el navío *Minio*, dejando en la Habana justa y honradísima memoria de su escelente administracion.

En 11 de agosto de 1814 fue el general Alava nombrado ministro del Consejo supremo del Almirantazgo, que presidia el infante D. Antonio : elevado á la dignidad de capitán general de la Armada en 24 de febrero

de 1817, fue electo decano de aquel Consejo. Este fue el término de su laboriosa carrera. Colmado de honores, justo premio de sus señalados servicios; elevado á las mas altas dignidades del Estado por sus méritos y virtudes, su quebrantada salud no le permitió mas tiempo consagrar á su patria una vida gastada en servirla gloriosamente; pidió licencia para trasladarse al clima benigno de Andalucía, que no bastó á prolongar sus dias, y falleció el general Alava en Chiclana el 26 de mayo de 1817, dejando á la Armada la memoria de uno de los mas valientes y mas entendidos jefes de un Cuerpo que cuenta con orgullo tantos y tantos héroes y varones ilustres; memoria que se conserva con un culto religioso entre nuestros leales marinos como tipo y ejemplo de lealtad.



ESCAÑO.

Entre tantos distinguidos marinos como tuvo la Marina española en el último tercio del pasado siglo y en los primeros años del presente, pocos ó ninguno se aventaja al teniente general D. Antonio Escaño, á quien cupo la buena suerte de asistir á todos los combates de las guerras de aquella época tan belicosa, distinguiéndose en todas las acciones como subalterno ó como jefe, recabando de sus eminentes servicios la fama de ser con-

siderado como el primer táctico entre tantos marinos de esclarecido mérito.

Empezó Escaño su brillante carrera sentando plaza de guardia marina en 8 de julio de 1767, y en mayo de 1769 recibió el bautismo del fuego embarcado en el jabeque *Vigilante*, que apresó dos escampavías argelinas en las aguas de Barcelona; en octubre asistió al apresamiento de dos jabeques, uno de 24 cañones y otro de 36. Por esta senda de hechos de armas fue distinguiéndose Escaño en las campañas navales de los años de 1771, 73 y 78, á las órdenes de diferentes jefes de escuadra, y ascendiendo por la escala de sus servicios y méritos. En 1782 era capitán de fragata; con el mando de la fragata *Colon* recibió el de una division de bergantines y balandras, cruzando en el Mediterráneo; luego, en 1784, pasó á mandar la fragata *Casilda*, incorporándose á una division de jabeques á las órdenes del capitán de navío D. Joaquin de Zayas. Con esta division pasó Escaño á Mahon, y allí tomó el mando de los buques surtos en aquel puerto. Hizo la campaña de pruebas con los navíos *San Ildefonso*, *San Juan Nepomuceno*, fragatas *Brígida* y *Casilda*.

Dejando los mares de Europa, hizo varios viajes á Buenos-Aires, Montevideo y Rio-Janciro en los años que mediaron hasta 1796. En 1797, mandando el navío *Prin-*

cipe de Asturias, asistió al combate del 14 de febrero sobre el cabo de San Vicente. Allí dió Escaño pruebas de su pericia marinera, y supo honrar esa desgraciada jornada de nuestros anales marítimos. Con el navío de su mando atacó y maniobró contra la tercera parte de la escuadra enemiga que viraba por contramarcha. Con esta atrevida y oportuna maniobra, emprendida en el momento crítico del movimiento del enemigo, contuvo la fuerza contraria que se dirigia á doblar la retaguardia de la escuadra española, y contribuyó á salvar por su hábil y arrojada resolucion los navíos *Trinidad* y *Soberrano*, que sin el movimiento de Escaño se hubieran encontrado sin defensa.

Regresada la escuadra á Cádiz, la enemiga vino á bloquear el puerto. La bien adquirida fama de Escaño le mereció la completa confianza del general Gravina, que encargó á tan entendido marino la distribucion de las fuerzas que debian atacar á los enemigos. Combinado el ataque, Gravina y Escaño dieron tambien el ejemplo del valor, dirigiendo en persona las operaciones. En la primera noche del bombardeo salió el general Gravina acompañado de Escaño, y rechazaron las fuerzas sutiles enemigas hasta obligarlas á refugiarse á sus navíos. En la segunda asistió Escaño á las operaciones dirigidas por el jefe de escuadra D. Juan María de Villavicencio, cau-

sando mucho daño á los enemigos, que, inmóviles por lo calmoso del tiempo, sufrieron el fuego de nuestras cañoneras, que se colocaron por sus costados despues de haber alejado las bombarderas inglesas.

Escaño, á la par de marino denodado, era tambien un inteligente y entendido administrador; el gobierno aprovechó su saber ocupándole en formar, á las órdenes del general Mazarredo, la Ordenanza de la Armada que rige en la actualidad.

Fue ascendido D. Antonio Escaño á jefe de escuadra en 5 de octubre de 1802, con el mando de los tercios navales de Poniente.

Declarada la segunda guerra marítima en 12 de diciembre de 1804, D. Antonio Escaño pidió entrar en línea en los combates que debian ofrecerse; el gobierno le nombró mayor general de la escuadra á las órdenes del general Gravina, y se embarcó con este jefe en el navío *Argonauta*; hizo la campaña de la Martinica; asistió á la toma del fuerte del *Diamante*; le cupo buena parte de la gloria que adquirió la escuadra española en el combate de Finisterre, donde nuestros marinos se *batiéron como leones*.

Regresó D. Antonio Escaño á Cádiz con la escuadra combinada á las órdenes de Villeneuve, y embarcado en el *Príncipe de Asturias* con el general Gravina, al lado

de este digno jefe combatió heroicamente en Trafalgar, mezclando su sangre con la del jefe de la escuadra española.

Ya hemos dicho en la narracion del combate cómo en ese dia funesto supo Escaño, con otros muchos, enaltecer el renombre de la Marina española en medio de un horrible desastre. Tambien con documentos auténticos hemos vuelto por la honra de este ilustre marino, á quien un historiador frances ha querido arrebatar el mérito de las disposiciones que supo dar, aunque cruelmente herido, para rescatar de los enemigos algunos navíos apresados.

Fue promovido D. Antonio Escaño á teniente general en 9 de noviembre de 1805, y en 20 de enero de 1806 á ministro del Almirantazgo.

En el alzamiento nacional de 1808 participó el general Escaño del entusiasmo general. La Junta central le nombró en 15 de octubre ministro de Marina. En el desempeño de este cargo dió el general Escaño prueba de sus vastos conocimientos; acudió con infatigable actividad á todo lo que exigia la defensa del pais, que dependiera de nuestras fuerzas navales para la seguridad de los puertos y de las costas; organizó batallones de marinos al mando de jefes de la Armada, cuerpos que alcanzaron abundante cosecha de laureles en los campos de

Ciudad Real, Talavera, San Marcial, po del Bidasoa y Tolosa de Francia.

Dejó Escaño el ministerio de Marina en 31 de enero de 1810, nombrado individuo del Consejo de Regencia que reemplazó á la Junta central. «En el Consejo de Regencia, dice el conde de Toreno, atendia esclusivamente á su ramo, que era el de Marina, D. Antonio Escaño, inteligente y práctico en esta materia y de buena índole (1).» Esta Regencia fue la que convocó é instaló las Cortes, que á la vuelta de tantos años de un silencio sepulcral resucitan para dar nueva vida pública á la nacion oprimida por todos los despotismos á la vez; la libertad política habia reconquistado una tribuna, de donde salieron por entonces las mágicas palabras de libertad y de resurreccion, voz que, si bien apagada en dos ocasiones y por periodos varios, habia tenido tanto eco entre los españoles, que al fin hubo de triunfar. La libertad se asentó como institucion permanente, aunque con los vaivenes inseparables de las reformas que cambian la esencia política de la gobernacion de una monarquía.

Instalada la Regencia primera en 31 de enero, cesó en 28 de octubre de 1810. Las vicisitudes de los tiempos hacian muy azaroso el desempeño de la autoridad su-

(1) Conde de Toreno, tom. III, pág. 212.

prema. Tomaremos del conde de Toreno, contemporáneo y actor distinguidísimo en aquel portentoso drama, el juicio que nos ha dejado de la primera Regencia:

«De los hechos mas notables de la primera Regencia se colige que esta, á pesar de sus defectos y amor á todo lo que era antiguo, no por eso dejó las cosas en peor postura de aquella en que las habia encontrado... Los primeros regentes eran hombres los mas, si no todos, de honra y de cumplida probidad (1).»

Y bien debia figurar entre los mas el honradísimo general que al tratar de los informes reservados que sobre la conducta de los oficiales de Marina se remitian anualmente á la autoridad superior, rechazaba este sistema con pundonorosa indignacion. «Este sistema, decia Escaño, es un manantial fecundo de personalidades y de injusticia; un refinamiento del despotismo y de la tiranía; debe desaparecer para siempre de entre nosotros, y se debe escogitar otro medio para saber el mérito de los oficiales sin ofender los derechos del hombre.» Si el general Escaño, segun el conde de Toreno, tenia apego á todo lo antiguo, tambien sabia levantar su autorizada

(1) Conde de Toreno, tom. III, pág. 480.

voz contra las prácticas mas antiguas de la delacion clandestina y de los informes tenebrosos é inquisitoriales con mengua de los derechos del hombre.

Al salir de la Regencia pasó Escaño á ocupar un asiento en el Consejo de Estado, y á la vuelta del rey fue nombrado comandante general del departamento de Cartagena, destino que no llegó á desempeñar, habiendo fallecido en 12 de julio de 1814.

Los servicios del general Escaño fueron útiles á la patria hasta mas allá de la tumba. En 1854 se publicó un trabajo póstumo suyo de táctica naval y de señales, que honra mucho á su autor y completa la vida laboriosa de uno de los mas esclarecidos marinos que cuenta la Armada española.

CISNEROS.

D. Baltasar Hidalgo de Cisneros nació en Cartagena. Hijo de un oficial de Marina, quiso D. Baltasar seguir la carrera de su padre, y sentó plaza de guardia marina en 3 de marzo de 1770. Se embarcó por primera vez en 1772, en el navío *San Rafael*. Su aplicación y amor al estudio durante su navegación cruzando sobre los cabos de San Vicente y Santa María, le valieron la habilitación de oficial; embarcado en la fragata *Industria*, salió

para Lima, y á su regreso fue nombrado alférez de fragata en 22 de noviembre de 1775, y navegó hasta principios de 1776 en diferentes buques, asistiendo al socorro que llevó la armada á la plaza de Melilla, y asimismo á la expedicion contra Argel.

Ascendido á alférez de navío en 16 de marzo de 1776, navegó en los navíos *Vencedor* y *Peruano*, de la escuadra á las órdenes de D. Miguel Gastón. Teniente de fragata en 23 de mayo de 1778, hizo en el *Vencedor* la primera campaña al canal de la Mancha en la escuadra del mando de D. Luis de Córdoba. En 28 de enero de 1780 obtuvo el mando de la balandra *Flecha*, de 14 cañones; tuvo á sus órdenes el bergantin *Ardilla* y balandra *Activa*, y con ellos cruzó sobre las costas de Cantabria, no solo con suma ventaja del comercio de cabotaje, que protegió en una estensa línea, sino que dió Cisneros pruebas brillantes de su pericia marinera y de su valor militar, batiendo y apresando al bergantin corsario *Rodney*, del porte de 14 cañones. En justo premio de su conducta fue ascendido á teniente de navío en 27 de mayo de 1780.

Correspondió dignamente Cisneros á la buena opinion y á la confianza que merecia del gobierno con un nuevo hecho de armas que sobrepujaba con mucho á su combate con el *Rodney*. Escoltaba un convoy que de los puertos

de Vizcaya se dirigia al Ferrol; se presentó la fragata de guerra inglesa *Cerbero*, del porte de 40 cañones, dispuesta á apresar el convoy; el denodado Cisneros no titubea un instante; ataca con sus buques la fragata; sostiene un reñido combate durante tres cuartos de hora, y tiene la fortuna y la gloria de salvar á un mismo tiempo los buques de su mando y todo el convoy que escoltaba. No pasó el año sin que Cisneros hiciese alarde de nuevas proezas. Con la sola balandra de su inmediato mando batió y apresó otra de igual clase corsaria inglesa, nombrada la *Nimbre*, del porte de 8 cañones y 22 pedreros.

El 15 de abril de 1781 se le dió el mando de la balandra *Santa Natalia*, del porte de 20 cañones. Salió con ella del Ferrol de conserva con la fragata *Santa Leocadia*, al mando del capitan de fragata D. Francisco Javier Winthuissen, con destino á las islas Terceras; tropezando con una escuadra enemiga, Cisneros se vió en la necesidad de separarse de la fragata; desempeñó solo la comision, y regresó felizmente al Ferrol, de donde pasó á Cádiz. Incorporado á la escuadra del mando de D. Luis de Córdoba, fue destacado á Pasajes con pliegos; desempeñó su comision, y regresó á Cádiz. No tardó en salir de nuevo á la mar de conserva con la fragata *Santa Bárbara*, á las órdenes del capitan de fra-

gata D. Ignacio de Alava : cruzando sobre la boca del estrecho de Gibraltar, batieron nuestros buques y apresaron las balandras corsarias inglesas *Colector*, *Segunda Resolucion* y *Espiwel*.

En 15 de noviembre de 1781 tomó el mando de la balandra *Resolucion*, del porte de 20 cañones, de la escuadra de D. Luis de Córdoba, que le destacó á llevar pliegos al conde de Guífen, que mandaba la escuadra combinada estacionada en la isla de la Madera.

En 14 de marzo de 1783 tuvo el mando del jabeque *Mallorquin*, del porte de 54 cañones, é hizo parte de la expedicion contra Argel, en la que tuvo á su cargo el mando de la artillería. En la segunda expedicion, ya ascendido á capitan de fragata en 20 de octubre de 1785, mandó treinta y cuatro lanchas cañoneras y seis de abordaje, mando en que Cisneros desplegó el mas denodado valor y suma pericia.

En 10 de marzo de 1785 tuvo el mando de la fragata *Loreto*, de 42 cañones ; en 15 de febrero de 1787 se embarcó como segundo comandante de la fragata *Santa Florentina*, de la escuadra de evoluciones al mando de D. Juan de Lángara, y en 21 de febrero de 1788 pasó de segundo comandante del navío *San Ildefonso* para otra campaña de evoluciones.

Nombrado comandante de la fragata *Santa Florentina*

en 16 de abril de 1790, navegó todo aquel año en comisiones de la mayor confianza en el Océano y Mediterráneo: ascendió por los méritos contraidos á capitán de navío en 1.º de marzo de 1791, y en 1.º de abril recibió el mando de una division de tres fragatas, la *Diana*, *Soledad* y *Perla*; y habiendo desempeñado con el mayor lucimiento las comisiones que tuvo á su cargo, fue á incorporarse con su division á la escuadra al mando del general D. Francisco de Borja.

En 4 de junio de 1792 recibió el mando de una division, compuesta de las fragatas *Diana* y *Santa Florentina*, jabeques *Mariano*, *Gamo*, *Leandro* y *Felipe*, bergantines *Cazador*, *Galgo* y *Vivo*, y tres galeras. Con estas fuerzas bloqueó varios puertos de las costas de Francia hasta fin de julio de 1792: al llegar á aquellos parajes la escuadra de D. Juan de Lángara, se incorporó á ella Cisneros con sus buques, en cuyo mando cesó en diciembre de 1793.

En 15 de octubre de 1794 se confirió á Cisneros el mando del navío *Terrible*, con el cual asistió á la evacuacion de Rosas. Unido á la escuadra de D. Juan de Lángara, pasó á cruzar sobre las costas de Africa, regresando por último á Cartagena, donde desarmó.

Ascendido á brigadier en 5 de setiembre de 1795, obtuvo en 2 de setiembre de 1796 el mando del navío

San Pablo, con el cual formó parte de la escuadra de D. Juan de Lángara; pasó luego á Cartagena y Cádiz á las órdenes del general D. José de Córdoba. Asistió al fatal combate del cabo de San Vicente en 14 de febrero de 1797. Allí dió nuevas pruebas de su intrepidez el brigadier Cisneros: destacado en aquella misma mañana á dar caza al rumbo opuesto, al oír el ruido del cañon retrocedió, acudió valiente y hábilmente al fuego, y le cupo la gloria de contribuir á salvar el navío *Trinidad*.

Del navío *San Pablo* pasó Cisneros á mandar el navío *Santa Ana*, en que tremolaba la insignia del general D. Domingo Grandallana, que pertenecía á la escuadra de D. José de Mazarredo. Hizo parte de la division que, por dos veces salió de Cádiz para rechazar las fuerzas inglesas que bloqueaban el puerto: en el acto de salir la escuadra española para unirse á la francesa que se presentó á las órdenes del almirante Bruix, tuvo el *Santa Ana* la desgracia de varar en los bajos de las Puercas; mas el consejo de guerra de generales á cuyo fallo fue sometido Cisneros, le declaró libre de todo cargo y responsabilidad, y una real orden de 15 de noviembre de 1779 patentizó el fallo del consejo de guerra; y mas que esa real orden, puso de manifiesto los merecimientos de Cisneros la que en 4 de enero de 1800 le confirió el mando en jefe de una division compuesta de los navíos *Miño*, *Astuto* y

fragata *Santa Rosa*, que se hallaban en el puerto de Palermo. Salió para Sicilia en 20 de enero en el místico de guerra *Leon*; tomó el mando de la division, y la condujo felizmente á Cartagena, donde llegó el 15 de octubre, burlando la vigilancia de los que intentaron atajarle el paso. Esta comision, desempeñada con sumo tino, valió á Cisneros, en justo premio de su maestría, una real orden muy honorífica.

En 10 de agosto de 1801 obtuvo Cisneros el mando de una division, compuesta del navío *Oriente* y de las fragatas *Flora*, *Casilda* y *Proserpina*. Con ella practicó varias comisiones en el Mediterráneo.

Ascendido á jefe de escuadra en 5 de octubre de 1802, fue destinado al estado mayor de la Armada en Madrid. En 20 de abril de 1803 pasó á desempeñar la comandancia general del arsenal de Cartagena. En 15 de enero de 1805, á instancias suyas, pasó Cisneros á la escuadra del Ferrol, arbolando su insignia en el navío *Neptuno* el 27 de mayo. Salió el 12 de agosto con la escuadra combinada, entrando en Cádiz el 20: allí trasbordó su insignia al navío de tres puentes *Santisima Trinidad*.

Ya hemos dicho en la narracion del combate cuál fue el heroismo que ostentó en el infausto dia 21 de octubre el *Trinidad* desde su intrépido general hasta el último

marinero de su dotacion. Mezcló Cisneros su noble sangre con la de tantas víctimas, quedando gravemente herido. Cuatro horas de combate contra fuerzas cuádruples acabaron con la existencia del *Trinidad*, que al fin del combate presentaba el aspecto de una boya cubierta de cadáveres y de heridos, inundada de sangre española: el mar fue la sepultura honrosa de tantos héroes y del buque teatro de tantas hazañas. Los pocos sanos que quedaban y los heridos, en número espantoso, fueron recogidos por los botes ingleses cuando el *Trinidad* se fue á pique. Los ingleses, honrando el valor desgraciado, tributaron en Gibraltar los homenajes respetuosos que tan bien merecia el general Cisneros, y llevaron su deferencia hasta poner una guardia de honor á la puerta de su alojamiento.

Ascendido á teniente general en 7 de noviembre de 1805, pasó Cisneros á Cartagena para restablecerse de su herida.

En Cartagena estaba el año 1808 cuando á la noticia de los sucesos de Madrid el 2 de mayo, el pueblo, obcecado y furibundo, cometió el mas horrible asesinato en la persona del capitan general de la Armada y del departamento, D. Francisco de Borja. ¡Dolorosa página de aquella época tan rica de heróicos recuerdos!

Cisneros fue nombrado vicepresidente de la Junta

que allí se estableció y capitán general de aquel departamento, puesto en que fue confirmado por la Junta suprema, y en el cual prestó grandes servicios armando buques y remitiendo armas y pertrechos de guerra á Valencia, Murcia, Granada y Cataluña.

En 11 de febrero de 1809 la Junta central nombró á Cisneros virey de Buenos-Aires. El pueblo de Cartagena se opuso á su salida por la justa confianza que le merecia; fue preciso nueva orden para que Cisneros pudiera salir. Se embarcó en la fragata *Proserpina* para Cádiz, de donde pasó á Sevilla á recibir órdenes é instrucciones del gobierno. Salió de Cádiz el 2 de mayo, y fondeó en Montevideo el 29. Se trasladó á la colonia del Sacramento, tomando posesion de su mando en 14 de julio.

Sobradamente largo seria narrar los sucesos de la época del mando del virey Cisneros. A pesar de su acri-solada lealtad y de sus esfuerzos, pudieron mas los acontecimientos que su enérgica decision para conservar á la madre patria aquellas preciosas posesiones: tuvo Cisneros que ceder al torrente de las revueltas que agitaban aquellas colonias. Víctima de la violencia osada y de la astucia encubierta, fue embarcado por la fuerza á bordo de una balandra mercante con otros fieles españoles. Ya en la mar, hizo Cisneros cuanto le fue posible para que se le llevara á Montevideo, dándose á conocer

al capitán. Sordo este á los ruegos de Cisneros, siguió su rumbo para las Canarias, donde desembarcó en 4 de setiembre de 1810.

Desde la Gran Canaria dió cuenta al gobierno de los sucesos, pidiendo licencia para permanecer en aquel punto hasta restablecer su quebrantada salud, lo que le fue otorgado. Conseguido su restablecimiento, pidió pasar á Cádiz, adonde llegó el 19 de julio de 1811. Pundonoroso, cuanto leal, solicitó Cisneros se residenciase su conducta; mas el gobierno, satisfecho de sus servicios y de sus procedimientos, le espresó su aprobacion por conducto del ministro de la Guerra, y en prueba de estos sentimientos, la Regencia, en 7 de noviembre de 1812, nombró á Cisneros vocal de la Junta de direccion, y en 1.º de enero de 1813 fue nombrado comandante general del departamento de Cádiz, y en 30 de mayo capitán general del mismo.

En 14 de setiembre de 1818 fue nombrado ministro de Marina, y en 22 de diciembre director general de la Armada, con orden para que desempeñase en comision la capitanía general de Cádiz, encargado de los preparativos de la expedicion que para Ultramar se reunia á las órdenes del conde del Abisbal.

Sabidos son los acontecimientos que sobrevinieron en aquella época. Un pensamiento político, proclamado

por el ejército expedicionario, triunfó y cambió la faz de las cosas. Cisneros fue arrestado por los constitucionales, y llevado á la Carraca, donde permaneció preso hasta que el rey hubo jurado la Constitución de 1812. Puesto en libertad, pasó á Madrid: prescindiendo de opiniones, el gobierno constitucional reconoció los eminentes servicios de una larga y benemérita carrera; otorgó al general Cisneros los honores del consejo de Estado y su cuartel en el departamento de Cartagena, su patria, donde manifestó deseos de residir.

En 6 de noviembre de 1823 fue nombrado capitán general de aquel departamento, en cuyo cargo falleció el 9 de junio de 1829.

La vida de D. Baltasar Hidalgo de Cisneros cuenta sus días por sus servicios, habiéndolos consagrado todos al lustre de su patria, al esplendor de la Armada y al brillo de las armas navales de España.

por el ejército revolucionario, triunfó y cambió la ley de las cosas. Después fue arrestado por las constitucionales y llevado a la cárcel, donde permaneció preso hasta que el rey huyó por la Constitución de 1857. Puesto en libertad, pasó a Madrid, presidiendo de nuevo el gobierno constitucional y con los antiguos señores de los haras y de las haciendas, y de las rentas y de las cosas, en el departamento de Hacienda, en París, donde mandó a hacer el templo.

En el mes de mayo de 1857 fue nombrado capitán general de aquel departamento, en cuyo cargo falleció el 10 de junio de 1859.

La vida de D. Esteban Pidalgo de la Cruz, conde de la Cruz por sus servicios, habiéndolo alcanzado todos los honores de su patria, al acabar de la guerra y al fin de las armas nuevas de España.

MAC-DONNELL.

Triste ejemplo es el teniente general Mac-Donnell de la ingratitud de los gobiernos, que á veces pagan los mas señalados servicios con el abandono y olvido, dejando en la miseria á los hombres que no regatearon su sangre y su vida, sin cuidar jamás sus propios intereses.

D. Enrique Mac-Donnell era irlandes; su familia lo era tambien, aunque avecindada en España. Entró don Enrique á servir en 14 de enero de 1764 con el empleo

de alférez en el regimiento de Ultonia , que sirvió cinco años ; ascendió á teniente en 11 de diciembre de 1769, y obtuvo el grado de capitan en 20 de enero de 1774.

El servicio de tierra no era la vocacion del capitan de Ultonia , entregado á los estudios náuticos con el fin de pasar á la Armada. Cuando Mac-Donnell se creyó bastante adelantado para pasar exámenes, solicitó su admision en la Marina : reconocidas su capacidad y su aptitud , fue nombrado teniente de fragata en 9 de julio de 1776, y embarcado en el navío *Paula*; de este pasó al jabeque *Gaviota*, y en seguida á la fragata *Cármén*, con la cual asistió al combate del 30 de noviembre, que dirigió contra fuerzas berberiscas D. Félix de Tejada, y cuyo resultado fue el apresamiento y quema de dos jabeques argelinos en la ensenada de Melilla. Tambien se encontró Mac-Donnell embarcado en la fragata *Magdalena* en el combate que esta sostuvo el 15 de agosto de 1779 sobre las islas Terceras contra una fragata inglesa de mayor fuerza ; se distinguió en ese combate Mac-Donnell, y salió herido.

Su pericia y valor le merecieron en aquel mismo año el mando del chambequin *Andaluz*, que fue agregado á la escuadra de D. José Solano, destinada á la Habana. Sin dejar el mando de su bajel, buscó el valiente Mac-Donnell ocasion de distinguirse, y solicitó formar parte

de la expedicion contra Panzacola : el 8 de abril de 1781 se embarcó en el navío *Paula*, y en el desembarco fue mandando la tercera compañía del cuarto batallon de Marina. Tomada la plaza, en cuyas operaciones dió Mac-Donnell nuevas pruebas de su intrepidez, solicitó embarcarse en la fragata *Matilde*, que salia contra la isla de Rootam y otras posesiones inglesas en 28 de enero de 1782. En las operaciones que rindieron aquella isla hubo dos ataques reñidos, de los cuales salió herido Mac-Donnell. El 26 de marzo siguiente hallábase en el puerto de Trujillo, en la costa de Honduras. Allí recibió el mando de la balandra *Santa Ana*, con la cual protegió la marcha de buques menores cargados de tropas para el ataque de *Rio-Tinto*. Cumplió con su encargo hasta tomar posesion de aquel punto. Volvió á Trujillo, y regresó á la Habana en la fragata *Matilde*, volviendo al mando del chambequin *Andaluz*.

Fue ascendido Mac-Donnell á capitan de navío en 23 de junio de 1789.

A su vuelta á Europa con una comision de confianza, tuvo la buena suerte, viniendo en la corbeta *Diligencia*, de encontrar el 4 de diciembre, al N. de la Bermuda, un corsario inglés de fuerza superior; no titubeó Mac-Donnell en atacarlo, y lo echó á pique.

Encargado del mando del navío *Santo Domingo*, al

desarme de este fue nombrado capitán del puerto de Cádiz en julio de 1787, cargo que ejerció hasta mayo de 1789.

Mal se avenia el carácter emprendedor de Mac-Donnell con la vida sosegada de una capitania de puerto; ansioso de peligrosos azares, pidió y obtuvo licencia para servir de voluntario en la escuadra sueca. Empeñada á la sazón la Suecia en una guerra marítima contra la Rusia, bien pronto halló Mac-Donnell lo que buscaba ansioso: el 24 de agosto de 1789 se halló en el combate naval de Swens-Kend, en la desembocadura del rio Kymmené, en la Finlandia rusa. Mandaba la flotilla sueca el almirante conde de Ehrenswerd, y regia la rusa el príncipe de Nassau. A ese combate asistió Mac-Donnell embarcado en el jabeque *Odden*; allí fue ocasión para Mac-Donnell de ostentar su denodado valor. Sostuvo su jabeque una lucha de diez horas y media, de las cuales cuatro contra siete buques rusos. Perdió la tercera parte de su tripulación, y él mismo muy gravemente herido. Se rindió el *Odden* cuando ya no tenia mas que cuatro cañones montados.

Llevado prisionero á San Petersburgo, y puesto en libertad sobre su palabra de no servir á la Suecia, volvió á Stokolmo. El rey Gustavo quiso premiar el valor y los servicios de Mac-Donnell condecorándole con la cruz

de la Espada y dándole un espadin de oro en cuyo puño llevaba esculpida la fecha del combate en que tanto se distinguió Mac-Donnell; mas, modesto á la par que valiente, se negó á recibir esas dos distinciones, conducta que fue aprobada por el gobierno de España, cuya satisfaccion fue trasmitida á Mac-Donnell por el ministro de Marina bailio Valdes.

Si Mac-Donnell rehusaba premios, por cierto bien merecidos, tampoco quiso quebrantar su palabra empeñada, y se negó á tomar el mando en jefe de una flotilla numerosa que le quiso dar el rey Gustavo; esperando vencer sus escrúpulos, escribió este soberano al de España para que relevase á Mac-Donnell de la palabra empeñada; mas el rey Cárlos IV, lejos de querer inducir á Mac-Donnell á un acto contrario al honor, aprobó la pundonorosa conducta de este.

Desahuciado el rey Gustavo en la esperanza de aprovechar los servicios activos de Mac-Donnell, quiso á lo menos oír sus consejos sobre las operaciones de la campaña que iba á empezar. No se oponia la palabra empeñada á dar consejos. Asistió Mac-Donnell á un consejo de guerra de generales de mar y de tierra en el cuartel general de Kimenegord, y su dictámen fue dado con tan atinado pulso, que mereció la aprobacion de todos.

Regresó Mac-Donnell á España en 9 de julio de 1791;



se le confirió el mando del navío *San Felipe*, con el cual cruzó sobre las costas de Berbería, y mandó sucesivamente los navíos *Astuto*, *Gallardo*, *San Carlos*, *Angel* y *San Ramon*, en los cuales navegó hasta 1799, prestando señalados servicios en Europa y América.

Ascendido á brigadier en 14 de febrero de 1794, pidió su retiro en 23 de enero de 1802. Los hombres de esforzado corazon como Mac-Donnell son siempre desprendidos; al retirarse del servicio activo, Mac-Donnell hizo abandono del sueldo que le correspondia, generosidad que tan mal pago tuvo mas tarde.

Al anuncio de nuevas luchas marítimas, Mac-Donnell quiso tomar su parte en los peligros, y solicitó volver al servicio activo. El gobierno aceptó gustoso los servicios de este distinguido marino, que los habia ofrecido contentándose con prestarlos con dos ó tres grados menos del que tenia al retirarse. No admitió el gobierno tanta abnegacion, y le confirió con su grado de brigadier el mando del navío *Rayo*; allí terminó Mac-Donnell su carrera activa en la Armada con gloria, si bien con adversa suerte, mandando este navío en el infausto dia 21 de octubre en Trafalgar.

Ascendió á jefe de escuadra en 9 de noviembre de 1805.

En el año de 1808 fue comisionado para pasar á bor-

do de la escuadra inglesa de orden de la junta de Cádiz. Su negociacion, cuyo objeto era la suspension de hostilidades, tuvo el mas cumplido resultado, quedando la escuadra francesa surta en el puerto de Cádiz en poder de los españoles, contrariamente á la pretension manifestada por los ingleses de apoderarse como suyos de aquellos navíos.

Hasta aquí hemos tenido una verdadera complacencia narrando la vida de este esclarecido marino; el historiador goza al recordar las hazañas, los servicios, la sangre vertida, el desprendimiento de un valiente que ha gastado su ardorosa juventud, su edad madura en los procelosos mares, arrostrando los peligros, las balas, las fatigas, los padecimientos, las escaseces, patrimonio constante de la azarosa vida del marino; mas al historiador tambien alcanzan las amargas sensaciones, cuando al reverso de esa medalla en que van esculpidos gloriosos recuerdos, halla la palabra *ingratitude*. Ningun marino, clase tan desatendida por los gobiernos pasados, sufrió mas cruelmente los efectos de esa ingratitude que el general Mac-Donnell. Aunque ascendido á teniente general en 1814, eran tales las escaseces que sufría la Marina, que llegaron sus beneméritos individuos á no recibir mas que una mensualidad en un año.

Falto Mac-Donnell de todo recurso, y agobiado con

las dolencias de una horrorosa enfermedad, solicitó ¡oh mengua! y obtuvo la baja para el hospital militar de Cádiz, donde entró el 25 de julio de 1815, y allí permaneció hasta 30 de agosto siguiente.

El gobierno, como abochornado por ese escándalo de una miseria tan innmerecida de un teniente general, nombró en 24 de enero de 1817 á Mac-Donnell ministro del supremo consejo del Almirantazgo; suprimido este consejo, volvió á Cádiz, ejerció varios cargos en aquel departamento, y lo mandó interinamente.

Mas sus dolencias, aumentándose con la edad, á la par que se agotaban sus recursos, cuando los hubo apurado todos volvió á pedir su admision en el hospital militar de Cádiz, donde falleció el 23 de noviembre de 1823 de un horrible mal de orina.

En la mansion de la pobreza, en el refugio de los desvalidos acabó sus dias un teniente general que habia servido con tanta distincion á dos gobiernos, prodigando su sangre y señalándose en todas ocasiones. Sobre su sepulcro debian esculpirse estas tres palabras: *Kymmené, Trafalgar, Ingratitud.*

HORE.

D. Rafael de Hore nació en la villa de la Calzada de Calatrava. Sentó plaza de guardia marina en 18 de agosto de 1770, y fue ascendido á alférez de fragata en 1774. Navegó sin cesar á las órdenes de los varios ilustres jefes de escuadra que con tanta honra llevaban el pendon de Castilla por los mares de Europa y de América. Tomó parte en la espedicion contra Argel en 1784. En 1785 fue destinado Hore á servir en el Cuerpo de Ingenieros de Marina y tomar á su cargo la carena de los buques en el arsenal de Cartagena.

Fue ascendido Hore á capitan de fragata en 1.º de

marzo de 1791, y en 11 de febrero de 1794 fue encargado interinamente de la mayoría general del departamento de Cartagena. En 1795 se le confirió el mando de la fragata *Perla*, con la cual desempeñó varias comisiones. Ascendió Hore á capitán de navío en 27 de agosto de 1796. En mayo de 1802 tuvo el mando de la fragata *Flora*. Desembarcado, tomó el mando de la compañía de guardias marinas de Cartagena, en el cual cesó cuando fue ascendido á brigadier en 4 de octubre de 1802, y en 9 de febrero de 1803 obtuvo el mando del navío *Reina Luisa*, pasando en 8 de octubre al del navío *Argonauta*, con el cual fue á Cádiz, y desde este puerto salió con la escuadra combinada que se dirigió á la Martinica. Allí tomó parte en el ataque y rendición del fuerte del Diamante. Se halló al regreso en el combate de Finisterre. Vuelta la escuadra á Cádiz, pasó Hore á mandar como capitán de bandera el navío *Príncipe de Asturias*, que llevaba la insignia del general en jefe D. Federico Gravina. A su lado peleó Hore en el combate de Trafalgar, mostrándose por su valor y su pericia digno de estar á las órdenes inmediatas de tan esclarecido jefe.

Ascendido á jefe de escuadra en 9 de noviembre de 1805, obtuvo licencia para pasar á su país; regresó á Cartagena, donde falleció en el año 1808.

VARGAS.

En la villa de Cabra nació D. José de Vargas. Entró en la carrera naval como guardia marina en 31 de agosto de 1769. Embarcó por primera vez á bordo del navio *Atlante*; navegó en varios buques del Estado hasta el año 1775; incorporado á la expedicion de Argel, en ella se distinguió. Siguió navegando en los años siguientes en el Mediterráneo, Océano y mar de Indias, llegando á Manila con la fragata *Astrea*, de donde re-

gresó en 1779. Asistió al ataque y apresamiento de un convoy inglés sobre los cabos de San Vicente y Santa María: en 1781 hizo la campaña del canal de la Mancha con la escuadra al mando de D. Luis de Córdoba. Se halló en el bloqueo de Gibraltar y ataque de las flotantes, recibiendo dos contusiones de bala de fusil.

En 1786 obtuvo licencia para correr las caravanas como caballero de San Juan, y de regreso á España navegó mandando varios navíos hasta 1802, en que, promovido á brigadier, fue nombrado subinspector del arsenal del Ferrol. En 1805 obtuvo el mando del navío *San Ildefonso*, con el cual se halló en el combate de Trafalgar. En su lugar hemos dicho cuál fue el brillante comportamiento de este navío y de su digno comandante, que quedó herido.

Ascendido á jefe de escuadra, obtuvo varias comisiones honrosas, y en 1809 fue nombrado comandante general del departamento del Ferrol.

Las vicisitudes de los tiempos, la exaltacion que producía en el pueblo la alevosa invasion de las legiones imperiales, provocaron en el Ferrol una conmocion entre la plebe, que, sorda á la voz de la razon y á las advertencias del dignísimo general Vargas, asesinó del modo mas horrible al guerrero que habian respetado las balas enemigas, al marino que tan bien habia servido su

patria, honrando el Cuerpo á que pertenecía... El 10 de febrero de 1810 quedará en los anales de nuestras tristes discordias civiles como uno de los dias infaustos cuya memoria quisiéramos borrar para honra del nombre español...

partes, haciendo el Cuerpo a que perdiese el. El 40 de febrero de 1810 quedaba en los anales de nuestra historia discorde en los como una de las más infelices en su memoria quedamos por la parte buena del nombre español.

URIARTE.

Hombre de Plutarco; carácter digno de los tiempos heroicos de la antigüedad; resumen de todo lo que los anales de la historia nos refieren de la hidalguía castellana, D. Francisco Javier de Uriarte y Borja es uno de los tipos mas hermosos de la época memorable que ha producido tantos hombres de un temple acerado que resistieron á la corrupcion y protestaron contra la inmoralidad y las vituperables costumbres de su tiempo: ve-

remos á D. Francisco de Uriarte y Borja en su larga carrera siempre el mismo, el *vir bonus* de Horacio.

Nació D. Francisco de Uriarte y Borja en el Puerto de Santa María, en 5 de octubre de 1753, descendiente de la ilustre casa de los duques de Gandía. La vista de la mar, imágen majestuosa de lo infinito, inspiró á Uriarte la pasión de una carrera en que tanto lustre habia de recabar; llevado de su irresistible vocacion, sentó plaza de guardia marina en 31 de mayo de 1774. No bien hubo vestido el honroso uniforme de la Armada, que ya se hizo acreedor á un premio, y ascendió á alférez de fragata en 3 de junio de 1775: fue ascendiendo por la escala de sus méritos y servicios á alférez de navío en 23 de mayo de 1778; á teniente de fragata en 16 de setiembre de 1781; á teniente de navío en 21 de diciembre de 1782; á capitán de fragata en 21 de setiembre de 1789; á capitán de navío en 25 de enero de 1794; á brigadier en 5 de octubre de 1802; á jefe de escuadra en 9 de noviembre de 1805; á teniente general en 14 de octubre de 1814, y por último, á capitán general de la Armada en 16 de enero de 1836. En esa larga y distinguida carrera asistió Uriarte á todas las campañas navales que ejecutaron nuestras entonces numerosas y brillantes escuadras. Argel, Santa Catalina, Rosellon, Magallanes y Tolon vieron á Uriarte intrépido y prudente: en los pri-

meros puntos daba pruebas de su valor; en Magallanes de sus conocimientos científicos, levantando los planos del estrecho, haciendo descubrimientos arriesgados; en Tolon revelaba los sentimientos de su noble alma negándose á ser el incendiario del arsenal y buques franceses surtos en el puerto. Si hay una mision delicada en que el tino es tan necesario como el valor, la desempeña Uriarte con particular pericia, tal como la que se le confió en 1794 con la fragata *Lucia*. Sale de Cádiz para el rio de la Plata; cruza el mar; se sustrae á la vigilancia de las escuadras inglesas; llega con felicidad portador de pliegos cerrados, y regresa con igual ventura portador de cinco millones de pesos fuertes.

Se distinguió Uriarte en el mando de los navíos *Firme*, *Terrible* y *Concepcion*, con el cual estuvo en Brest. En este hizo Uriarte servicios que le merecieron una distincion que no solia prodigar el que se la dispensó. Napoleon le dió un sable de honor que Uriarte tenia en sumo aprecio. Mandó el *Príncipe de Asturias*, el *Guerro*, el *Argonauta*, en el que trasportó á los reyes de Etruria.

Llegó el dia infausto del 21 de octubre, ocasion solemne para Uriarte de ostentar su intrepidez. Ya hemos dicho lo que hizo el valeroso comandante del *Trinidad*, copiando la relacion modesta y sencilla de la parte que

le cupo en las lúgubres glorias de aquella jornada. Allí, á la cabeza de sus esforzados marinos y soldados, blandía ese sable de honor tinto de su noble sangre. El afortunado vencedor no se creyó con título bastante á retener esa arma del honor, y con una galantería que honra á quien fue digno de apreciar el valor desgraciado, y á quien inspiró tanto respeto, fue devuelto ese sable á Uriarte en homenaje del aprecio que merecía. El sobrino de D. Javier, D. Isidoro Uriarte, ha tenido el patriótico desprendimiento de depositar ese sable en el Museo naval de esta corte, donde se halla con esta nota :

Este sable de honor fue regalado por Napoleon, siendo primer cónsul de la república francesa, al capitán de navío D. Francisco Javier de Uriarte y Borja, comandante del navío Príncipe, que se hallaba estacionado en Brest. Lo usó este distinguido jefe en el célebre y tenaz combate que sostuvo en las aguas del cabo de Trafalgar contra triplicadas fuerzas mandando el navío Trinidad. Hallándose herido y prisionero de guerra en la plaza de Gibraltar, noticioso el almirante inglés sucesor de Nelson, muerto en el combate, de la gran estima en que se tenía ese sable, mandó hacer una requisa en su escuadra, y fue devuelto como testimonio honroso y alta prueba de estimacion al valor español!

Al fallecimiento de este ilustre jefe, que llegó á la dignidad de capitán general de la Armada, legó este sable á su sobrino D. Isidoro Uriarte, que ha condescendido en depositarlo en dicho Museo sin renunciar á su propiedad.

No paró en esto la delicada cortesanía del almirante inglés. Un cuadro, cuyo mérito es el de estar horadado de balazos, representando la patrona del *Trinidad*, fue devuelto á Uriarte con los restos de la bandera que tan heroicamente habia defendido, como reliquia de un sentimiento religioso que tan bien se alia con el valor del guerrero. Se halla este cuadro en el Museo con la inscripcion siguiente:

Este cuadro, tan falto de mérito artístico como lleno de honrosos recuerdos para la Armada, fue estraido del navio Real Trinidad en el terrible momento de irse á pique llevando en su seno los heróicos restos de su dotacion. Sucumbió en el glorioso y tenaz combate parcial que sostuvo en las aguas del cabo de Trafalgar contra triplicadas fuerzas inglesas. Hallándose su comandante, el brigadier de la Armada D. Francisco Javier de Uriarte y Borja, herido y prisionero de guerra en la plaza de Gibraltar, el almirante inglés sucesor de Nelson, muerto en el combate, prestó un homenaje de admiracion y respeto

al valor español devolviéndole, con los restos del pabellon que sostuvo con tanto heroismo, el presente cuadro de la patrona titular del buque y el sable de honor que usó en el combate.—La Excm. Sra. doña Francisca Javier de Uriarte y Galvez, viuda de este ilustre jefe, cuyos méritos elevaron á la dignidad de capitán general de la Armada, ha condescendido en desprenderse de esta honrosa memoria para perpetuarla en este Museo.

Hemos visto á D. Javier de Uriarte en los lances terribles de su azarosa vida; contemplémosle en su existencia de abnegacion y en sus afectos mas tiernos. En 27 de octubre escribe á su esposa una carta cuyo laconismo recuerda los dichos que la historia nos ha conservado de los héroes de la antigüedad:

«Mi querida Frasquita, he quedado con vida y con honor. Tu esposo,

»JAVIER.»

Se le pedian en una ocasion (mayo 1838) pormenores de la terrible lucha de Trafalgar, y contestó Uriarte:—«Sobre los hechos notables de aquella accion ninguno puedo referir; mas en el *Trinidad*, unos murieron en sus puestos, y otros, no tan felices, mutila-

dos, les sirvió el navío de sepulcro, yéndose á pique con ellos enmedio de los horrores de una borrasca que impidió al enemigo darle auxilios. Allí desaparecieron oficiales y hombres de todas clases dignos de mejor suerte: y ya que V. lo desea y me presenta la ocasion, séame permitido honrar entre todos la memoria del dignísimo teniente de navío D. Juan Matute, oficial que siendo comandante de la tercera batería, viéndola desmontada y muertos ó heridos todos sus sirvientes, subió sobre el alcázar, donde yo me hallaba con el de la misma clase D. Joaquin de Salas, y me dijo que «inútil su presencia en su puesto, venia á ocupar á mi lado el de mas riesgo.» Efectivamente, aquel era el puesto del honor, y en el acto un cañonazo se llevó de mi lado á D. Joaquin de Salas, que estaba haciéndome reflexiones propias de aquel momento, y con el intervalo de diez á doce segundos otra bala llevó una pierna á Matute, quedando yo, aunque con dos contusiones, el solo hombre en pie en el alcázar, toldilla y castillo, cuyos espacios, cubiertos todos de heridos y mutilados, presentaban la escena mas imponente, hasta que cayendo los tres palos por sus fogonaduras, y cayendo yo entre mutilados y muertos, quedé fuera de combate por un astillazo que recibí en la cabeza (1).»

(1) *Fanal*. Crónica marítima, 9 de febrero de 1843.

En 1806 fue Uriarte nombrado mayor general de la Armada y consejero de la Guerra: en esta posicion le halló 1808, ese año que marca la época heroica de nuestra historia moderna; en ella tenia Uriarte un puesto distinguido que ocupar, y le ocupó. Invasada la capital por las huestes imperiales, en 3 de julio hizo Uriarte la dimision de su cargo. El director general de la Armada, general Mazarredo, no se la admitió, y en oficio de 9 de julio le participó esa negativa en términos que correspondian ciertamente al alto concepto en que tenia al mayor general. La dimision y la negativa de estos dos célebres marinos son tipos de modestia en el uno, de delicada cortesania en el otro.

Muy pronto debian esos dos compañeros de armas hallarse en campos opuestos, donde los llevaron las vicisitudes de los tiempos. Solicitado D. Javier de Uriarte por el director general de la Armada para presentarse en palacio á fin de prestar juramento á José Bonaparte, contestó al oficio de 22 de julio que le fijaba la presentacion al dia siguiente, con otro oficio del mismo dia en los términos que copiamos del testo escrito de puño y letra de Uriarte:

«He recibido el oficio de V. E. de esta fecha en que me previene me presente en la Secretaría de Marina

con objeto de prestar juramento de fidelidad en manos del rey, cuyo honor dice V. E. quiere dispensar á los generales de su ejército y armada.

»Ni mi honra ni mi conciencia me permiten renovar, acudiendo al mandato de V. E., juramento que tengo hecho á mi legítimo soberano, y estoy pronto á perder mi empleo y mi vida antes que acceder á lo que V. E. solicita en su oficio que dejo contestado. Dios etc. Madrid 22 de julio de 1808.

»URIARTE.»

Semejante protesta, impávidamente arrojada como un reto al invasor, puso en peligro, á lo menos, la libertad del general Uriarte; tuvo que sustraerse á la venganza iracunda con la fuga, y se presentó en Sevilla á la Junta central. Esta contaba con un fiel defensor mas; eligió á Uriarte para jefe de la junta de inspeccion de la Armada; mas el pundonoroso Uriarte se negó á admitir el honroso cargo que se le conferia hasta que, residenciada su conducta en un consejo de guerra por haber permanecido en Madrid invadido, fuese reconocida su constante adhesion á la causa nacional. Mas la Junta central, sabedora por notoriedad pública que la permanencia del general Uriarte en la corte habia sido sin menoscabo de

su acrisolada fidelidad, no admitió la demanda, y confirmó su primer nombramiento.

Nombrado gobernador militar de la isla de Leon, allí desplegó la entereza de un magistrado popular conteniendo una muchedumbre amotinada que se aprestaba á derribar desordenadamente el puente de Suazo. A la voz de Uriarte se aplacan las masas populares, y conseguido este primer resultado, procede Uriarte al derribo del ojo principal del puente como hábil arquitecto; sacando las piedras sillares de sus quicios, se les ponía un número, de modo que en un momento la reconstrucción del puente era cosa muy fácil. Siguió Uriarte los trabajos de ingeniero levantando las baterías de defensa que atajaron el paso á los franceses cuando intentaron penetrar en el recinto de la isla gaditana. En Gallineras y Santi Petri tambien emprendió trabajos de fortificaciones, ya muy adelantadas cuando dejó el mando de la isla para ir á otro punto á prestar nuevos servicios.

Nada bastaba entonces para sufragar los gastos de la guerra santa. Se pidieron nuevos sacrificios tras de otros tantos ya hechos, invitando á los españoles á presentar la tercera parte de la plata labrada que tuviesen. Uriarte acude á ese llamamiento, y entrega en calidad de donativo la totalidad de la poca plata que habia salvado; y no contento con este donativo, á la par que so-

licito en correr mayores riesgos en el mando de fuerzas sutiles, aun cuando no fuese mas que en el mando de una lancha, sin consideracion á su rango, renuncia las gratificaciones y parte del sueldo que le correspondia como general embarcado. El gobierno, en 6 de enero de 1811, dió cuenta á las Cortes de este rasgo patriótico de Uriarte, en que tuvo por compañero al benemérito brigadier de la Armada D. Ignacio Fonnegro, y las Cortes, en 15 del mismo mes, mandaron que se diesen las gracias á esos dos dignísimos oficiales, y se confirió al general Uriarte el mando del arsenal de la Carraca.

Sus servicios podian ser mas útiles en otro punto, y fue nombrado Uriarte gobernador político y militar de la plaza de Cartagena de Levante. Renuncia ese cargo con su habitual modestia; insiste el gobierno con estas honrosas espresiones: «El consejo de Regencia, rodeado de graves cuidados, cada vez mas estrechos, recibe mucha afliccion en que los sugetos de su confianza se resistan á cooperar á sus miras, forzándole á encomendar las empresas á quienes no pueden desempeñarlas, que generalmente son los mas audaces y presumidos. En las circunstancias críticas del dia seria un grave delito la obstinada resistencia de V. S. El bien de la patria no permite al consejo de Regencia acceder á la demanda de V. S., ni á V. S. insistir por mas tiempo en ella.»

(Real orden del 12 de enero de 1811.) En el mismo día 12 de enero cumplió Uriarte con lo que se le exigía en nombre de la patria.

Un mando era para el general Uriarte una ocasión de dar pruebas de su desprendimiento; y cuando se ofreció el caso de distribuir en Cartagena una suma en pago de atrasos entre las clases del departamento, Uriarte renunció la parte que le correspondía, que era de treinta mil reales, para que alcanzase el socorro á los mas menesterosos.

En 1814 renunció la plaza de consejero de la Guerra, que había obtenido, y se retiró al Puerto de Santa María á restablecer su quebrantada salud. En nombre del servicio público se le sacó de su retiro, y en 1816 fue nombrado capitán general del departamento de Cartagena. La infatigable actividad de un entendido administrador hizo milagros en reparacion de edificios, carena y construccion de buques en aquel arsenal, á que dió nueva vida. No se consiguen esos resultados luchando contra escaseces y miserias sin esfuerzos que acaban con la salud de quien es capaz de hacerlos. Así le sucedió á Uriarte; solicitó, acosado por sus dolencias, su relevo, que fue otorgado á sus repetidas instancias en 26 de abril de 1822, pasando al Puerto de Santa María á disfrutar de un descanso harto merecido. En premio de tantos ser-

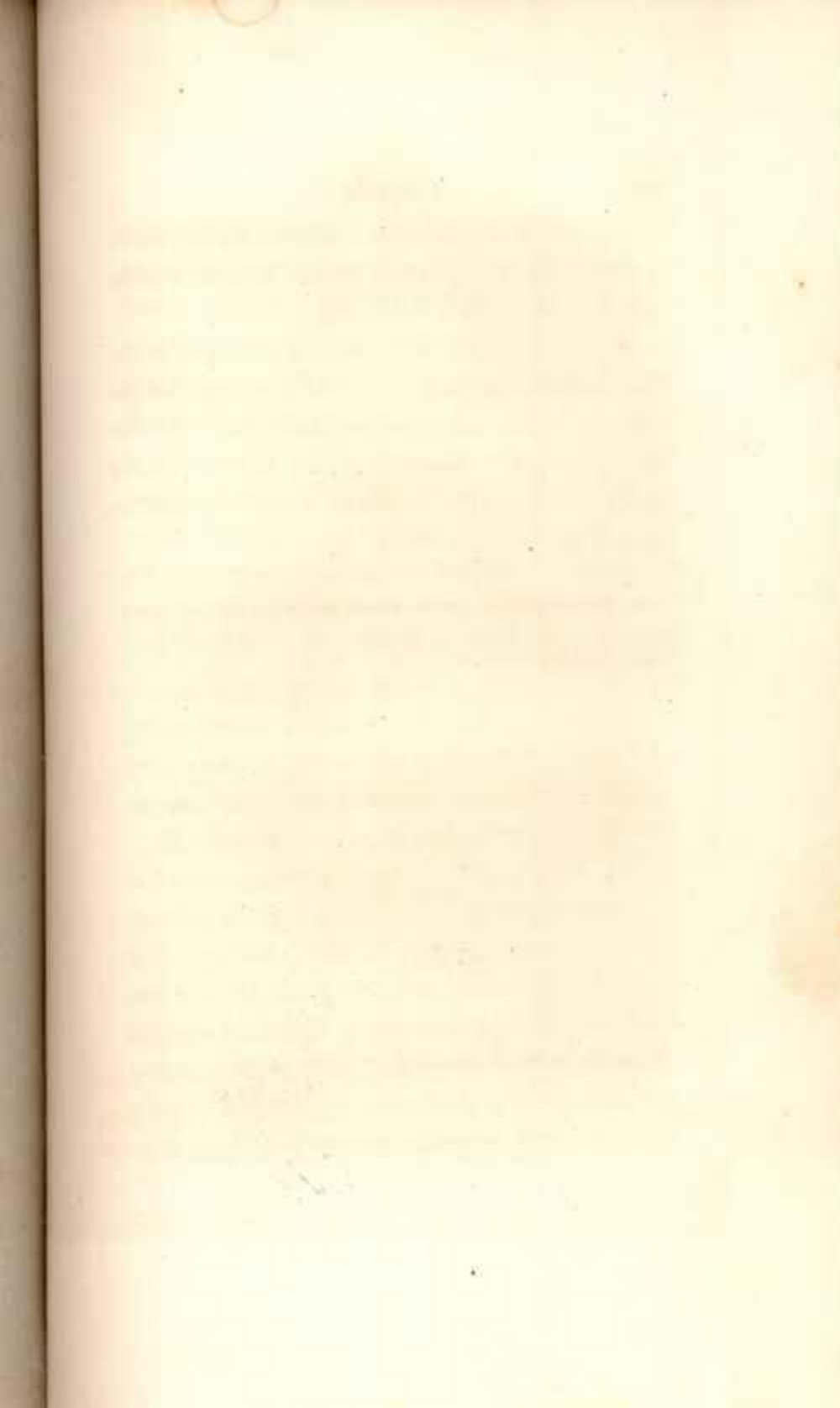
vicios obtuvo Uriarte ser elevado á la dignidad suprema de capitan general de la Armada con la presidencia del Almirantazgo. Fue esta nueva circunstancia para el general Uriarte de manifestar su desprendimiento: renunció el esceso de sueldo que le correspondia durante la guerra civil, donativo que ascendió á mas de diez y nueve mil duros, cantidad que resultó de la liquidacion hecha. Otra liquidacion se le habia hecho en 1815, por real órden de 30 de junio, «de los sueldos, dice la real órden, que devengó el teniente general de la real Armada, don Francisco Javier de Uriarte, y no pudo percibir en los años de 1811, 1812 y 1813, hallándose de gobernador en la plaza de Cartagena, por la patriótica y generosa preferencia con que invertia los cortos caudales con que se le auxiliaba en el socorro de los militares de la guarnicion y demas individuos estremadamente necesitados.»

Colmado de honores; elevado al rango supremo de la Armada, premios otorgados á los servicios, á la gloria adquirida en los combates, á la sangre vertida, al noble desprendimiento, al íntegro y entendido administrador, acabó su ilustre vida D. Francisco Javier de Uriarte y Borja en 29 de noviembre de 1842, á la edad de ochenta y nueve años y diez meses de edad. El ayuntamiento del Puerto, por acuerdo de la corporacion, asistió pleno, vestido de riguroso luto, en el doloroso y últi-

mo homenaje de veneracion que la poblacion entera quiso tributar á un hijo de ella que tanta ilustracion habia dado al pueblo de su nacimiento.

¡Jóvenes marinos de la Armada, esperanza de la nacion, tened siempre presente ese modelo de todas las virtudes! El nombre de ese ínclito marino debe tener un culto entre vosotros. Imitadle, y, como D. Francisco Javier de Uriarte y Borja, merecereis la eterna gratitud de la patria (1).

(1) Dos sobrinos del general Uriarte sirven hoy en la Armada. Serán, sin duda, dignos del glorioso nombre que llevan. *Noblesse oblige*, dicen los franceses.





Dionisio Alcalá Galiano

A stylized, handwritten signature in dark ink, likely belonging to the subject of the engraving, Dionisio Alcalá Galiano.

GALIANO. ⁽¹⁾

A este ilustre marino llamaba el poeta patriota (2) *honor de Bética* en su oda al infausto día 21 de octubre, último de la gloriosa vida de D. Dionisio Alcalá Galiano. Completaremos el pensamiento: *Era Galiano honor de España, honor de las ciencias.*

Nació D. Dionisio Alcalá Galiano en la villa de Cabrera, en 1760, y entró de guardia marina á los once años

(1) Para esta biografía se ha tenido á la vista la publicada en la *España marítima*.

(2) Quintana.



de edad, en 1771. Estudioso y aplicado, su amor á las ciencias le granjeó luego un puesto aventajado allí donde el saber no admite dudas: muy jóven fue destinado á cooperar á la formacion de las cartas marítimas, trabajos para los cuales tuvo desde entonces particular aficion, y en los que se distinguió con sumo provecho de la ciencia.

La primera aplicacion que hizo Galiano de su profundo saber fue en el reconocimiento del estrecho de Magallanes. Vuelto de esa espedicion, emprendió otra siguiéndo á Malespina en su viaje de circunvalacion. Fue esta ocasion para Galiano de publicar una Memoria sobre el modo de calcular la latitud por dos alturas de sol.

Llegada la espedicion de Malespina á Lima, se separó de ella Galiano para descubrir el paso del Atlántico al Pacífico por la parte septentrional del continente americano. Dos jóvenes entonces, que mas tarde fueron glorias de la Marina española, iban mandando las dos goletas *Sutil* y *Mejicana*, que componian la espedicion: D. Dionisio Alcalá Galiano y D. Cayetano Valdes desempeñaron su comision con el mas brillante éxito, y la relacion de su viaje, impresa de órden del gobierno, figura con la honra que merece en el Depósito Hidrográfico.

Dado fin á esta comision, pasó Galiano á San Blas

de California, á Acapulco, y por tierra vino á Méjico, embarcándose en Veracruz para regresar á España.

Como su jefe Malespina, halló Galiano á su vuelta á la península el desagrado del gobierno por premio de sus servicios; pero mas afortunado que aquel, solo tuvo por castigo el regresar á Cádiz desde Madrid, adonde habia ido.

Rota la primera guerra marítima con Inglaterra, obtuvo el mando del navío *Vencedor*. En el bombardeo que Nelson dirigió contra Cádiz; en la defensa de la entrada de la bahía se distinguieron las fuerzas sutiles, en las cuales tuvo parte de mando Galiano. No bastaron estos esfuerzos para acabar con el bloqueo que rigurosamente sostenian los ingleses. El tesoro público exhausto, como cosa tradicional, necesitaba los caudales que existian en América. Ir en busca de ellos era operacion que exigia todas las cualidades de un hábil marino y de un valiente militar: entre tantos oficiales de sumo mérito como contaba la Marina, fue escogido Galiano para esa ardua empresa: correspondió dignamente á esa confianza: llegó felizmente á Veracruz, cargó los caudales que allí encontró, y pasó á la Habana, donde recibió órdenes para regresar á la península. A todo trance quiso Galiano llevar á buen término su comision, y sin arredrarle la responsabilidad que asu-

mia separándose de sus instrucciones, allá tomó una derrota diferente de la que se le prescribía, y llegó á Santoña. El éxito todo lo legitima. Se aplaudió la osadía del ilustre marino que confió mas en su propio saber que en el ageno. Con otro resultado, por casual que hubiera sido, no habria alcanzado mas que censura: el buen resultado de sus acertadas disposiciones le mereció una segunda comision de igual naturaleza, y se le mandó ir de nuevo á América en busca de caudales; para esta segunda empresa se le dió el mando de una escuadra compuesta de dos navíos, tres fragatas y algunos buques menores. Llegó á Veracruz, y burlando los cruceros ingleses, pasó á Cuba con los caudales que habia recogido. Dada la vela para la península, hubo de arribar á la Habana. Allí le cogió la paz de Amiens; volvió á Cádiz, y fue destinado, con el navío *Bahama*, á formar parte de la escuadra que se dirigia á Nápoles en busca de una princesa de Asturias. Hallándose la escuadra á la vista de Argel, tuvo encargo Galiano de ir con la fragata *Sabina* á Argel para arreglar algunos puntos en litigio con esta potencia berberisca. Cumplió con su encargo político; mas el sabio marino no podia navegar sin llevar su espíritu indagador y observador á todo lo que podia ser un progreso en la ciencia; así fue que en su derrota notó que en una de las cartas recientemente publicadas por el Depósito Hidrográfi-

co habia una equivocacion esencial respecto á la isla Galitia, error que puso en conocimiento del gobierno: regresó á Cartagena, y de allí pasó á Nápoles. De vuelta á Barcelona con la escuadra, hizo parte de la que de nuevo fue á Nápoles; mas tuvo Galiano orden de pasar con la fragata *Soledad* á levantar la carta núm. 3 del Mediterráneo, que comprende el archipiélago de Grecia, y de cuyos parajes no habia entonces en Europa mas que una mala carta inglesa con errores capitales hasta en las latitudes de las islas y escollos que las forman. Entre ellos navegó Galiano en el mes de diciembre sin haber tenido una avería, y marcando y situando astronómicamente todas aquellas islas é islotes, y continuando su camino hasta Buyukderé y embocadura del mar Negro; y despues toda la costa del Asia Menor hasta el monte Carmelo y Alejandria, regresando por la costa de Africa hasta situarse en cabo Bru, á la entrada de Tunez. Durante esta memorable campaña mereció Galiano el respeto y consideracion, así de las autoridades turcas de los países que recorrió, como de los representantes y comandantes extranjeros con quienes se encontró, así en Constantinopla, como en Atenas, que tambien visitó, y en todos los puertos del fondo del Mediterráneo donde estuvo: de regreso á España, formó la carta de aquellos parajes con suma maestría, viniendo al efecto á Madrid

de real orden. Otra real orden le desterró de la corte con destino á Cádiz, donde fue á dar remate á sus trabajos, sin que se le hubieran dado las gracias, ni aun á la prensa la parte historiográfica de su expedicion, como ya habia sucedido por iguales causas con el célebre Malespina.

Declarada la segunda guerra marítima, volvió Galiano á tomar el mando del *Bahama*; hizo la campaña á las islas de Barlovento con la escuadra en combinacion de otra francesa, y con ella regresó á Europa.

Ya hemos dicho, hablando del combate de Trafalgar, cómo opinó Galiano en el consejo en que se trató de la salida de la escuadra combinada para atacar á la inglesa. Prudente, se opuso á esa desacertada salida; héroe, dió su noble vida en defensa de esa bandera que al entrar en el combate anunció quedaria clavada; pues un Galiano sabia morir y no rendirse.

Fue D. Dionisio Alcalá Galiano un modelo admirable del marino como subalterno, como jefe, como valiente y como sabio.

The first part of the paper is devoted to a general
discussion of the problem. It is shown that the
problem is of great importance in the theory of
the differential equations of the second order.
The second part of the paper is devoted to a
detailed study of the problem. It is shown that
the problem is of great importance in the theory
of the differential equations of the second order.
The third part of the paper is devoted to a
detailed study of the problem. It is shown that
the problem is of great importance in the theory
of the differential equations of the second order.
The fourth part of the paper is devoted to a
detailed study of the problem. It is shown that
the problem is of great importance in the theory
of the differential equations of the second order.
The fifth part of the paper is devoted to a
detailed study of the problem. It is shown that
the problem is of great importance in the theory
of the differential equations of the second order.



Corne de Charruau

CHURRUCA.

Vivió por la humanidad,
murió por la patria.

Honor eterno de Guipúzcoa le llamó el bardo español (1) al cantar las hazañas españolas del 21 de octubre de 1805, cuando aun se oía el estampido del cañon de Trafalgar. Honor eterno de España y del género humano, diremos nosotros, recordando con respeto el nombre de Churruca en nuestro modesto trabajo de 1850.

(1) D. Manuel José Quintana. *Oda al combate de Trafalgar*.

Hijo predilecto de la Providencia, quiso esta crear un tipo escepcional, como para darnos á entender que podia existir la perfeccion entre los hombres, y eligió á don Cosme Damian de Churruca: portentosa inteligencia, abarca la creacion entera; lee en el firmamento; traslada al papel sus estudios astronómicos; surca los mares, y suministra á las ciencias nuevos descubrimientos á costa de su salud; con riesgo de su vida se afana por evitar á los navegantes peligros que corre gustoso; guerrero impávido, en los combates es el mas valiente entre los valientes; su descanso, si lo alcanza, lo emplea en investigaciones científicas; perfecciona el terrible arte de la guerra en tratados de puntería, ó publica otras memorias útiles; la ciencia acoge con gratitud esos trabajos, y sigue con respeto sus preceptos: en la vida pública, en el hogar doméstico, en la mar, en la cátedra del profesor, en el estudio del escritor, Churruca es por do quiera un modelo de virtud, de patriotismo, de saber, y una modestia púdica que hermosea, realza, enaltece esas prendas, hace de D. Damian Cosme de Churruca un tipo de perfeccion humana inimitable.

Nació D. Cosme Damian de Churruca en Motrico (Guipúzcoa), en 27 de setiembre de 1761. Sus padres fueron D. Francisco de Churruca y doña María Teresa de Elorza. La primer aula de estudios del jóven D. Damian

fue un claustro, el seminario consiliar de Búrgos; los bramidos de las olas, que inspiran la vocación del marino, no interrumpían el silencio monacal de una vida de cenobitas; el majestuoso espectáculo del navío cubierto de velas, desafiando á la vez todos los elementos, no exaltaba la imaginación del seminarista acorralado detras de las tapias de un encierro monotonó. Mas en esa comunidad, escuela de teología y de ascética, hállase casualmente un jóven oficial de Marina, sobrino del arzobispo de Búrgos. Bastó ese contacto indirecto con el elemento de atracción para Churruca, y este, sin ser ingrato con el prelado, que le manifestaba un cariño paternal, sintió que su vocación no era la vida contemplativa; la expansión de su grande alma requería el infinito por espacio donde pudiera respirar libremente. Concluyó sus estudios, y desalado corrió á casa de sus padres en solicitud de su venia para lanzarse en el borrascoso Océano en busca de los peligros, fatigas y escaseces de la vida del marino, apenas compensadas con la gloria que alcanzan pocos. Inmensa debia ser la que por escepcion recabara Churruca en su brillante carrera, tronzada por la muerte en una hora menguada.

En 15 de junio de 1776 vistió Churruca, á la edad de quince años, la toga viril con el honroso uniforme de guardia marina, y su primer ascenso á alférez de fragata

fue el premio de los brillantes estudios que habia hecho en las escuelas navales de Cádiz y de Ferrol durante dos años, sobresaliendo entre todos sus compañeros.

En octubre de 1778 pone Churruca el pie por primera vez sobre la cubierta de un navío. El *San Vicente*, al mando del bailío D. Francisco Gil y Lemus, es quien recibe al jóven alférez de fragata, que desde los primeros pasos en su carrera dió á conocer sus admirables disposiciones para ser un ilustre marino. Esta primera campaña, muy borrascosa, puso en evidencia el arrojo de Churruca para arrostrar peligros, y su aptitud á disminuir sus azares con el estudio de maniobras.

Reemplazado el general Arce en el mando de la escuadra por el teniente general Ponce de Leon, este tomó á Churruca á sus inmediatas órdenes en calidad de ayudante.

En 13 de diciembre de 1781 pasó á la fragata *Santa Bárbara*, mandada por D. Ignacio de Alava. En el sitio de Gibraltar, Churruca se distinguió del modo mas brillante acudiendo intrépido á apagar el incendio de las flotantes, y en llevar socorro con el bote de su fragata á las tripulaciones de los buques incendiados entre un diluvio de metralla que despedian las baterías de la plaza, y las explosiones no menos peligrosas de las flotantes que ardian.

Cuando la paz firmada en 1783 suspendió la lucha

guerrera, acudió D. Damian de Churruca al estudio que forma el marino. Solicitó y obtuvo que se le abriese la academia del Ferrol. A su admision en la academia, á pesar de no haber vacante, se le añadió el cargo de ayudante de guardias marinas. Al año siguiente sustituia Churruca á los profesores de varias clases , y siguiendo en esa vida laboriosa , en 1787 dió el primer ejemplo de un exámen público en las aulas de la academia sobre matemáticas, mecánica y astronomía, y se granjeó la admiracion de un numeroso auditorio.

Su fama tenia ecos que no provocaba: habiendo determinado el gobierno que volviese el capitan de navío D. Antonio de Córdoba á nuevas esploraciones del estrecho de Magallanes , pidió este á D. Damian Cosme de Churruca , ya teniente de navío, á quien cupo la parte astronómica y geográfica de aquella espedicion científica. Grandes fueron los peligros, incesantes las penalidades de aquellas investigaciones en mares en que asienta casi de continuo el vendabal; mayor era la fortaleza de alma de Churruca, y mas constante su amor á la ciencia; en union de su digno compañero de armas y de estudios, D. Ciriaco Ceballos, hizo un trabajo completo de reconocimiento del estrecho hácia el mar Pacífico. Como la modestia va unida siempre al verdadero saber, es de notar con qué sencillez cuenta Churruca en su diario las fati-

gas y los inauditos padecimientos de su peligrosa misión. Publicó su escrito en el apéndice del primer viaje de Magallanes, dado á luz en Madrid, en 1795. Los aplausos que arrancó á la opinion pública, y que le tributaron con entusiasmo sus compañeros de la Armada, no le sugirieron mas orgullo que el que arroja de sí la nota que puso en su trabajo: «Si se atiende á las circunstancias en que se escribió este diario, no se estrañarán los yerros ó equivocaciones que se encuentran en él.»

Esas circunstancias eran las penalidades de su esploracion que acabaron con su salud. Cayó Churruca gravemente enfermo, y sintió amagos de escorbuto, que felizmente no pasaron adelante; á pesar de sus dolencias, en la travesía hasta Cádiz fue cuando redactó su precioso diario, que otros descubridores de menos acorazado temple apenas hubieran escrito en completa salud.

El mérito de Churruca creaba para él trabajos continuos en su laboriosa existencia: en 1789 es agregado al Observatorio, y si bien aun convaleciente, se entrega á estudios que no contribuian de seguro á su restablecimiento: al año es llamado á ser ayudante del mayor general de la escuadra al mando del marques del Socorro; hace la campaña, y vuelve á su Observatorio.

La continua tension de sus incansables facultades intelectuales acababa con una salud nunca bien restable-

cida; hubo, por último, que pensar seriamente en un descanso indispensable. Pasó Churruca á respirar el aire balsámico de las montañas de Guipúzcoa, y consiguió el completo restablecimiento de su quebrantada salud.

Allí descansaba y recobraba fuerzas como caudal en beneficio de la ciencia; no se tardó en exigirle que las empleara todas en un viaje de importantes estudios. El ministro de Marina determinó que saliera de la península una expedicion científica formada en dos divisiones, una de las cuales debia recorrer las islas y costas del seno mejicano, y la otra el resto de la del continente, con el fin de formar el Atlas marítimo de la América septentrional. Ardua, difícil y de sumo interes era esta delicada comision, y por lo mismo hubo entre tantos oficiales, hábiles marinos y ardorosos exploradores, una vivísima emulacion para conseguir un lugar preferente en esa expedicion. Muchos eran los llamados, mas aun los solicitadores, pocos debian ser los elegidos.

Vivia Churruca en su pueblo, ageno del bullicio de la corte y de la competencia porfiada de los solicitadores. Consultó el ministro la eleccion del oficial que debia mandar la interesante expedicion. Se dirigió á un ilustre marino, D. José de Mazarredo, buen juez del mérito individual del Cuerpo de oficiales de la Armada. Sin titubear propuso el general Mazarredo que á D. Damian Cosme,

de Churruca se diese el mando en jefe de la expedicion, y el mérito modesto, mas reconocido é incontestable, recibió el galardón que pocas veces se alcanza hasta en el mundo científico. Una real orden de 10 de noviembre de 1791 puso término al descanso del hábil marino, sin que fueran obstáculo ni su graduacion de capitán de fragata, ni su edad, aun muy jóven de treinta años, cuando tantos oficiales de mas alta graduacion y de mas años podian reclamar el honor que se departia al modesto Churruca que nada solicitaba en su agreste retiro. Nadie murmuró, nadie puso en duda la acertada eleccion.

Vino á Madrid el elegido, y desde luego dió esclusivamente su tiempo á conferenciar con el ministro y con el general Mazarredo para penetrarse cabalmente de las miras del gobierno. Cumplida esta primera parte de su comision, fue á desempeñarla brioso y confiado en su buen deseo y su afán por la ciencia: se embarcó en Cádiz en 17 de junio de 1792, y dió la vela en ese dia con su division, compuesta de los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*. La otra division, al mando del capitán de fragata D. Francisco Fidalgo, habia ya salido el dia 4 para reunirse en la Trinidad.

Dos años y cuatro meses duró esa campaña científica, contrariada por todos los incidentes ordinarios, á los cuales vino á adicionarse la guerra marítima con la

Francia. Pudieron mas el glorioso empeño de Churruca y su constancia , y cumplió tan completamente su misión, que sus trabajos, sometidos al exámen de los observatorios mas célebres de Europa , merecieron el aplauso universal , y adquirieron á su autor una nombradía general : publicadas sus Memorias , la celebridad de Churruca no halló un opositor, y su nombre se asentó entre los mas afamados en el mundo científico.

Mas tan dura como gloriosa campaña no se realizó sin grave menoscabo de la salud de Churruca, de suyo poco robusta. Se embarcó en la Habana, y regresó á Europa en el navío *Conquistador* de segundo comandante. De Cádiz , donde arribó , pasó á Madrid , donde recibió en premio de sus servicios el ascenso á capitán de navío con fecha anterior de casi dos años. Su mala salud no le permitió concluir la historia de su campaña , y esa misma causa hizo postergar la publicacion de las treinta y cuatro cartas esféricas y mapas geométricos , y esta es la hora que no se ha publicado mas que una pequeña parte de ellas. En 1802 dió al público la carta esférica de las Antillas ; la particular geométrica de Puerto-Rico salió poco despues : así en los años sucesivos fue publicando otros trabajos que forman una coleccion riquísima de cuanto puede interesar la ciencia náutica en sus diferentes ramos.

En febrero de 1797 fue nombrado mayor general de la escuadra al mando del general Mazarredo. En 1798 obtuvo el mando del navío *Conquistador*: halló el navío en el mas lastimoso estado, tanto con respecto al armamento como á su tripulacion. Severo militar, á la par que entendido marino, en poco tiempo hizo del navío *Conquistador* un modelo en todos sentidos.

En el mando de su navío tuvo Churruca ocasion de dar pruebas de su mucha habilidad marinera.

Hallábase la escuadra al mando del general Mazarredo sobre las costas de Orán, cuando en la noche del dia 16 de mayo de 1799 y siguientes les acometió un fuerte temporal; duraba aun cuando en la tarde del mismo dia 16 daba caza á vanguardia por órden del general, y tratando despues de anochecido de ocupar su puesto, que era de matalote de popa del navío general, forzó escesivamente de vela para conseguirlo; cuando ya ocupaba su puesto, arreciando el tiempo furiosamente, le faltó, por querer mantenerse á toda costa, el estais mayor, é instantáneamente desarboló del palo mayor, y á pocos instantes del mesana; este, quedando y permaneciendo por mucho tiempo pendiente de su jarcia y barloado contra el timon, le daba furiosos golpes, lo que no le era posible evitar, manteniéndose de orza por no separarse de la escuadra; ocupábase el mismo Churruca

personalmente con toda la tripulacion y oficialidad en picar las jarcias del palo mayor y mesana, tanto para desembarazarse de ellos, como para libertar el timon de la pérdida consiguiente si continuaba sufriendo tales embates; mas el resultado de esta maniobra no se conseguia tan pronto como lo exigia el inminente riesgo de sufrir dicha avería, y en este lance, consultando Churruca con sus oficiales, tomó el partido de arribar para ver si habia logrado salvar su timon; mas apenas el navío cayó por sotavento, que el palo trinquete se vino abajo, y en su caída á la mar, habiéndose llevado el baupres, la vérga de aquel desfondó la antepenúltima porta de la banda de estribor; la mar era horrible; el viento un huracan; el navío daba trece balances por minuto; cuando caia sobre el costado en que le faltaba la porta indicada, se introducía por ella la enorme cantidad de agua que es de presumir, y solo á la presencia de ánimo de Churruca, y al que supo infundir en la oficialidad y tripulacion, se debió el tapar la porta indicada, haciendo uso de todos los colchones existentes á bordo, y clavando las tablas necesarias para impedir que el agua continuase introduciéndose; pero ya tenia el navío la bodega anegada; por fortuna las bombas aguantaron, y el trabajo de la tripulacion entera, desde capitan á paje, pudo conseguir echar el agua afuera; amaneció el *Conquistador* hecho

una boya; la mar era tan gruesa, que, habiendo pasado á menos de un tercio de cable del navío de tres puentes *Santa Ana* por sus traveses, en la orzada se le vió la quilla, y al caer apenas se le veia el tope: en tan terrible situacion, nunca olvidarán los que estaban á bordo del *Conquistador* la serenidad y diestra maniobra que hizo ejecutar Churruca para ganar tiempo hasta que la mar se fuese calmando, armando bandolas, y con su ayuda ganar el puerto de Cartagena, adonde toda la escuadra, á escepcion de tres ó cuatro buques, entró desarbolada, debiendo hacer mencion aquí, en comprobacion de lo provistos que en aquella época se encontraban nuestros arsenales, que á los cuarenta dias volvió á salir al mar toda la escuadra perfectamente reparada.

Las combinaciones marítimas de nuestra alianza con la Francia llevaron una escuadra española á incorporarse á otra francesa en el puerto de Brest. Pasó D. Damian de Churruca con el navío de su mando y la escuadra de que hacia parte de Cádiz á Brest, donde fondeó en 9 de agosto de 1799. Allí escribió una instruccion militar, que imprimió y repartió á sus compañeros, sirviendo admirablemente su propósito de establecer en la Armada una mas completa y severa disciplina.

Hablando de Brest y del *Conquistador*, hemos de re-

cordar diferentes pormenores de la estancia de Churruca en aquel puerto, que interesan, como todo lo que atañe á la vida de un varon ilustre que tanto honra el nombre español y la Marina.

El navío *Conquistador*, fondeado en el puerto de Brest con la escuadra española allí surta, necesitaba recorrer sus fondos; el general de la escuadra mandó que el *Conquistador* entrase en uno de los diques de Recouvrances, situado en aquel famoso arsenal.

Cuando un navío de guerra va á entrar en dique para recorrer, tiene el jefe de ingenieros que prepararle la cama, ó sean los piques en que ha de ajustar su quilla en la forma conveniente á que el quebranto del navío no se aumente cuando, quedando en seco y apuntalado, descansa toda su mole sobre dichos piques: para formar la línea de estos en relacion con el referido quebranto, pidió el ingeniero Mr. Guignard al comandante del *Conquistador* los calados de popa y proa de este, y tambien de su batería. Curioso D. Damian de Churruca de saber cómo empleaba Guignard aquellos datos para conseguir su objeto, con la sencillez de un hombre de ciencia se lo preguntó al ingeniero; mas el frances se negó á satisfacer la curiosidad de Churruca, diciéndole que era un *secreto*. Picado el comandante del *Conquistador* con esta necia negativa, se encerró en su cámara durante dos dias en-

teros, haciendo cálculos que le diesen por resultado el famoso secreto de Mr. Guignard. Lo halló, y radiante de alegría, salió Churruca al alcázar, esclamando: *¡lo encontré! ¡lo encontré!* Efectivamente, habia penetrado ese secreto por una fórmula matemática, hoy ya muy conocida, mediante la cual se preparó la línea de piques para que el *Conquistador* entrase á carenar sobre ellos. Pero Churruca, mas amante de la ciencia que el ingeniero frances, se dió prisa en vulgarizar esta fórmula, publicando una Memoria sobre ella, y destruyendo así el misterio de que tan ufano se mostraba Guignard.

Siempre ocupado en mejorar cuanto era relativo á la Marina, objeto de una especie de culto, D. Damian de Churruca empleaba su morada en Brest mejorando y simplificando las maniobras, cuando recibió del gobierno el encargo de pasar á Paris con una mision científica. El primer cónsul Bonaparte, para quien todo mérito sobresaliente era un atractivo, conocia por fama al sabio é ilustre Churruca; quiso verle, y le acogió con las demostraciones de aprecio que tan bien merecia el comandante del *Conquistador*. En Paris, ese vasto emporio del saber y de las ciencias, halló Churruca la recepcion que el mérito halla por do quiera en la república de las letras. Su estancia en la capital de Francia debia dejar en el alma de Churruca recuerdos muy gratos de los testi-

monios de alta consideracion que le fueron prodigados; y para que nada le faltase, como brillo de su bien merecida fama, habiéndose publicado en Madrid por aquellos tiempos su carta esférica de las Antillas, adoptada por el gobierno frances con las que publicó tambien, mandó el gobierno presentar un ejemplar á Churruca por conducto del prefecto marítimo, como un regalo y un homenaje rendido á su saber, y un tributo honroso dado al preclaro erudito; añadió el primer cónsul un sable de honor, la prenda mas estimable para un valiente, dada por el primer hombre de guerra que cuentan los anales del mundo.

Si á estas demostraciones tan honoríficas añadimos la distincion pública que le dispensó el general Gravina, comandante de la escuadra, saliendo á recibir al comandante del *Conquistador* cuando regresó desde Paris á Brest, acto público que decia á toda la poblacion el alto aprecio en que el general en jefe tenia á uno de sus subordinados, parecia que nada faltaba para la completa satisfaccion de este; mas hecha la paz, el gobierno español, preparando involuntaria aunque torpemente, el desquicio de la Armada, cedió á la Francia seis navíos de línea. La fama del navío *Conquistador* era tanta, que considerándolo los marinos franceses como un modelo, le pidieron nominativamente entre los seis navíos que se les habia de entregar. Churruca, á quien todos los halagos

del primer cónsul no alucinaban ni poco ni mucho sobre los inconvenientes de la alianza francesa, desaprobaba sin rebozo la malhadada cesion que de seis navíos se hacia á la Francia. Mas su dolor no tuvo límites cuando hubo de separarse de su amado navío que habia en cierto modo creado á la vuelta de tres años de esfuerzos constantes. Este sacrificio no le olvidó nunca Churruca, y su antipatía á la alianza francesa recibió con este sacrificio nuevo incremento.

Volvió D. Damian de Churruca á Cádiz de pasajero en el navío *Concepcion*, y llegó en 25 de mayo de 1802. Obtuvo una licencia para descansar de sus laboriosas tareas. Aprovechó Churruca esta licencia repartiendo su tiempo entre dar una vuelta á su pueblo y un viaje al Mediodía de Francia.

En su retiro hubo de ocuparse útilmente el célebre marino, y no rehuyó la vara de alcalde de Motrico; desde Madrid le pedia el gobierno informes y dictámenes relativos á la Armada, en cuyos trabajos se complacia Churruca.

En noviembre de 1803 se le dió el mando del navío *Príncipe de Asturias*; á muy poco de estar á las órdenes de su nuevo comandante, fue este navío otro modelo como el *Conquistador*. Todo lo que dirigia Churruca llevaba el sello de su inagotable sabiduría. Los cuidados

del mando y de la organizacion de su navío no eran obstáculo á que revisase en compañía de D. Antonio Escañó el Diccionario de Marina. Muy luego le dió el gobierno el encargo de hacer experiencias de puntería, y Churruca, no solamente cumplió con el hecho material, sino que por resultado de sus experiencias redactó un tratado de puntería para la artillería de Marina, que es en España el único que aun sirve de guia, y los extranjeros lo tienen en la mayor estimacion.

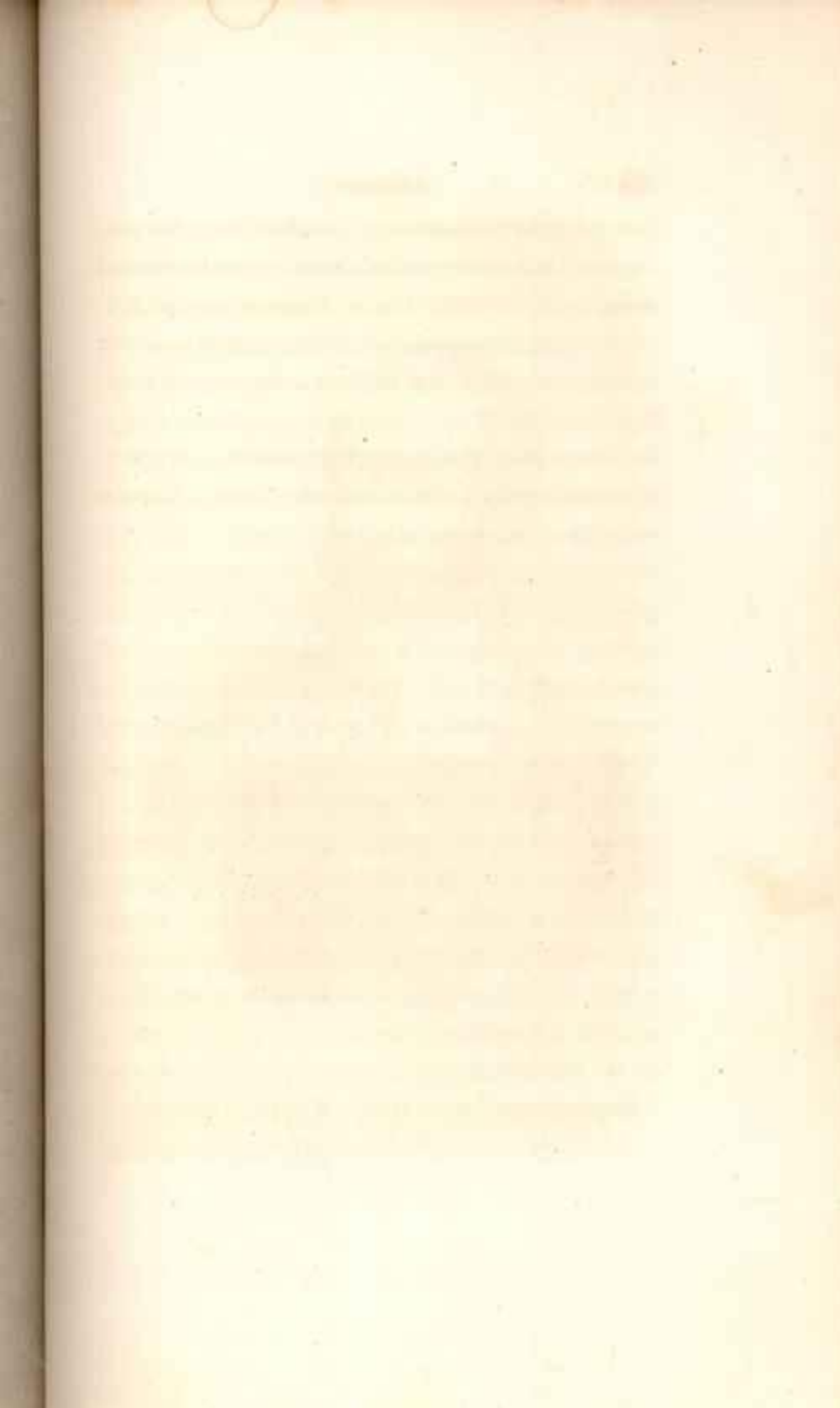
Daba D. Damian de Churruca la última mano de perfeccion á la organizacion del navío *Príncipe de Asturias*, cuando, prefiriendo pasar á otro mando, pidió el del navío *San Juan Nepomuceno*, carenado de nuevo. El gobierno accedió á la demanda de Churruca, añadiendo á la concesion la facultad de arreglar el repartimiento interior y su armamento sin sujecion á reglamento alguno. Bien sabia el gobierno á quién otorgaba semejante privilegio, y que de ello resultaria perfeccionar el reglamento.

Enmedio de estas multiplicadas faenas de su carrera, un dia pensó D. Damian Cosme de Churruca en su propia felicidad, buscando en una digna compañera de su gloriosa vida la dicha que tan bien cumplia á esa alma pura y elevada. El himno de la concordia conyugal ante los altares del Dios Todopoderoso fue el canto del cisne,

preludio de un fin próximo. D. Damian Cosme de Churruca efectuó su enlace con Doña María de los Dolores Ruiz de Apodaca, hija de D. Vicente, brigadier que fue de la Armada, y sobrina carnal del capitan general conde del Venadito. Contados eran los cortos dias del afortunado esposo.....

Amaneció el infausto dia 21 de octubre, y la muerte mas sublime vino á coronar esa vida, honra de España, honra de la humanidad (1).

(1) Para la redaccion de esta biografía hemos tenido presente la publicada en el Estado de la Armada de este año.





Cayetano Valdés.


VALDES.

«La marina ha siempre decidido de la suerte de los imperios.»

(LALANDE. *Tratado de navegación*, cap. II, pág. 4.)

Hay épocas de la vida de las naciones que la filosofía trata en vano de explicar. Su estudio no da un resultado satisfactorio; y procédase por análisis ó por síntesis, no se alcanza la razón de ser de esos fenómenos sociales; no se halla ni en las instituciones del momento ni en las que precedieron la causa determinante de los efectos visibles, palpables, y el filósofo se para ante esta desesperante conclusión: *es porque es*.

¿Quién nos dirá la fuente, el origen de esas virtudes estoicas como el fanatismo, sencillas como la verdad, que brotaron en una sociedad profundamente corrompida, en que se ostentaba, casi se hacia alarde del vicio en las clases mas elevadas, mientras el pueblo abatido yacia miserable; en que las creencias religiosas habian perdido su espíritu vivificador, conservando tan solo las formas mundanas exteriores del culto, contrarias á la pureza de la revelacion divina? Misterios son estos que no penetra la inteligencia humana, mas que ha de admitir como la accion de la Providencia que protesta contra la corrupcion de un siglo, ofreciendo tipos escepcionales que consuelan, animan y dan la seguridad que toda virtud no ha desaparecido de la tierra.

Una de esas épocas es la que siguió al período corruptor á que puso fin el sublime levantamiento de 1808. La nacion se apagaba lentamente. Se hubiera dicho que España habia llegado á su último período de consuncion, carcomido el cuerpo social por los abusos de una pésima administracion y de instituciones que atacaban los órganos vitales del pais: de repente el cañon del 2 de mayo retumbó con terrible eco en todos los ámbitos de la península; su estampido fue para un pueblo magnánimo como la voz del Redentor al paralítico, cuando le dijo: *surge et ambula*; levántate y anda. Se levantó el noble

mártir, y anduvo en busca de armas para defender el suelo sagrado de la patria y vengar el honor nacional, sangrientamente vulnerado.

¿Quién pudo inspirar esa sublime insurrección? ¿Las instituciones? No; porque las existentes no habían tenido mas mira que la abyección general. ¿El gobierno? No; este no había pensado mas que en degradar la sociedad y envilecer los individuos. ¿La educación pública? No; ó era nula, ó era detestable. ¿La inquisición? ¡Oh! no; su vida era perseguir á quien sabía, porque su lema era *ignorancia*. ¿La corte? No; era un bazar de inmoralidad, donde cada cual hacia tráfico de su conciencia: y de repente esa cloaca magna, política, social, se transforma en un campo fértil, donde salen por do quiera héroes de patriotismo, de virtud, sabios esclarecidos, legisladores profundos y elocuentes oradores; la ciencia política tiene sus intérpretes; el auditorio es inmenso, apasionado, mientras el suelo se cubre de gloriosos mártires que van al combate sin mas plan de campaña que morir por la patria. Pueblo, clases medias, grandes, todos parecen animados de un sentimiento sobrenatural. ¡Unanimidad milagrosa! Esta no pudo ser mas que una inspiración del Cielo; la insurrección de 1808 llevará hasta los siglos mas remotos ese sello divino, por ser este origen la única explicación racional que tienen la abnegación

y las virtudes que ostentó esa época memorable. Nosotros, que pertenecemos á la generacion inmediata á la que produjo tantos varones ilustres, hemos conocido en ellos una constancia en la práctica de esas virtudes que los ha acompañado hasta el sepulcro, donde bajaron pobres, despues de haber pasado por el doble crisol del martirio que abate y del poder que ensoberbece.

La Armada debia contar entre sus dignos individuos esos caractéres de una pureza incólume que marcan los dias de su existencia con un nuevo servicio ó con un mayor sacrificio, como el habitual cumplimiento de una obligacion ordinaria. La abnegacion, el desprendimiento, la modestia se presentan en esas vidas heróicas sin mas esfuerzo que el de obedecer á un principio inalterable de moralidad cívica.

¿Qué español, entre la generacion madura de nuestra época, puede pronunciar el nombre de D. Cayetano Valdes sin un sentimiento religioso de veneracion, homenaje rendido á sus eminentes cualidades? ¿Quién, entre los que fuimos sus compañeros del prolongado destierro de 1825 á 1833, no recuerda á ese ínclito español, dándonos á los que éramos entonces jóvenes lecciones de tolerancia, preceptos de civismo, que formaban un doloroso contraste con la persecucion que sufríamos? Mas D. Cayetano Valdes pertenecia á esa raza de hombres

que apareció en España al despuntar la aurora de la libertad.

El marino que brillaba por el saber, como por el mas arrojado valor, hubo de ser tambien un ilustre ciudadano entre tantos que honran la primera época constitucional; mas feliz que otros muchos, D. Cayetano Valdes se presentaba en el campo político precedido de la fama de sus esclarecidos servicios y cubierto de gloriosas cicatrices. La primera parte de su vida la empleó en peligrosas navegaciones de circunvalacion, en combates terribles, en acciones heróicas; vino á gastar la otra mitad en las luchas políticas, arena las mas veces fatal á los que entran en ella llevados de un acendrado patriotismo y del entusiasmo por el bien público. El ostracismo, desde *Aristides el Justo* hasta nuestros dias, ha solido ser la única recompensa que alternativamente se han concedido unos á otros los diferentes vencedores en la palestra política. Diez años de ese ostracismo fue el galardón que alcanzó en el último tercio de su vida el honrado, el virtuoso, el patriota sin tacha D. Cayetano Valdes. Si la fortuna le halló modesto, la desgracia le enalteció; sufrió el martirio, y fue siempre digno, sencillo y admirable de españolismo.

De guardia marina á capitán general de la Armada, D. Cayetano Valdes corrió toda la escala de la carrera

del marino sin deber nada al favor que pudo ayudarle, siendo el baillío Valdes, su deudo, ministro del ramo; mas D. Cayetano Valdes no pedia grados; los conquistaba con la punta de su espada ó con afanosos estudios. Embarcado por primera vez en el navío *San Justo*, se halla en un combate de la escuadra combinada, y luego en otro y en otro, y cuenta, muy jóven aun, nueve acciones de guerra. La Armada, orgullosa del mérito de Valdes, le cita como simbolo de valor entre tantos valientes.

Cesa de combatir, y emprende otra lucha mas difícil de sostener. Va, intérprete de la ciencia, á un viaje de exploracion que dirige Malespina; tambien Malespina halló al término de su viaje la cárcel por albergue. En ese memorable viaje, D. Cayetano Valdes se distinguió tanto por sus conocimientos y su saber, que Malespina le propuso para el encargo de explorar el estrecho de Juan de Fuca. Obtuvo D. Cayetano Valdes esta comision de consuno con su digno compañero D. Dionisio Alcalá Galiano, otro de los mas ilustres nombres de la Armada, y ambos cumplieron su mision científica con aplauso general, y dejaron trabajos preciosos que se conservan con sumo aprecio.

Llegó la hora de nuevas lides; en ellas debia Valdes inmortalizar su nombre hasta en los dias de menos ventura para nuestras armas. Uno de estos dias fue el 14

de febrero de 1797, en que tuvieron lugar el combate del cabo de San Vicente y la heroica hazaña del comandante del *Pelayo*; lo era D. Cayetano Valdes de este navío, y se hallaba á barlovento dando caza á gran distancia de la escuadra, cuando el estampido del cañon le avisó que se trababa un combate que una densa niebla le ocultaba, y sin titubear se dirige hácia el fuego; halla, en efecto, la escuadra española empeñada en una terrible refriega con la británica, á las órdenes del almirante Jerwis. Se lanza el *Pelayo* á lo mas recio de la pelea, y halla al *Trinidad* desarbolado, su tripulacion la mayor parte muerta ó herida, sin poder utilizar su artillería contra tres navíos ingleses que le acribillaban á balazos, en términos de verse en el duro trance de arriar bandera. Al ver bajar la gloriosa insignia, el heroico Valdes halla en su noble pecho voces de entusiasmo que han de electrizar su gente. *Salvemos al Trinidad*, esclama Valdes, *ó perezcamos todos*. Sus valientes le contestan con el grito de guerra *¡viva el rey!* Llama Valdes al navío rendido, y le manda que enarbole la bandera nacional, ó que lo ha de considerar como á enemigo; arremete á los navíos ingleses; hace prodigios de valor, y tiene la gloria de rescatar al *Trinidad*.

Aquí citaremos un pequeño episodio que pinta tan al vivo á D. Cayetano Valdes, que todos los que han te-

nido la buena suerte de haberle tratado , le reconocerán en las palabras que vamos á recordar.

Hallábase en Brest con la escuadra al mando del general Gravina, cuando dirigió, con fecha 18 de junio de 1800, una solicitud al gobierno pidiendo real licencia para cruzarse de San Juan en Madrid.

«Suplico á V. E., decia, que si pide la gracia á S. M. de que me dé la licencia, sea conservando el mando de mi navío, al que deseo volver lo mas pronto posible ; pues no siendo así, no quiero la licencia, mas que pierda todas las encomiendas que hay en la órden de San Juan.»

¿Quién , entre los que le han tratado , no reconoce en este lenguaje del comandante del *Neptuno* al severo D. Cayetano, anteponiendo á todo el cumplimiento de sus deberes y el amor á esa Armada que tanto ha ilustrado?

Ya hemos dicho la gloria que adquirió D. Cayetano Valdes con ese mismo navío en el combate de Trafalgar. Allí vertió su noble sangre separándose de la division francesa que abandonó el campo de batalla para encontrar una derrota parcial, cuando pudo en Trafalgar, ó restablecer el equilibrio en el combate, ó perecer gloriosamente con sus compañeros de armas franceses y españoles.

La guerra de la independencia, por su naturaleza, no debia ofrecer á la Armada muchas ocasiones de servir la causa nacional. Valdes desembarca de su alcázar; aban-

dona la mar, ese elemento donde parecia inspirado, y va á pelear en tierra. Habia regado con su sangre la cubierta del *Neptuno*; tambien regó con ella los campos de Espinosa, donde recibió un balazo en el pecho; allí una bala inglesa, aquí una francesa hieren al intrépido defensor del honor nacional por do quiera es atacado. Repuesto de su herida en la batalla de Espinosa, siguió guerreando de nuevo, hasta que en 1812, promulgada la Constitucion, los adalides de la libertad quisieron tener por guardian de la ciudad inmaculada al ilustre marino, al denodado soldado que era tambien insigne patriota, y fue nombrado D. Cayetano Valdes capitan general y jefe político de Cádiz. En esta nueva magistratura se necesitaba tacto y tino, á la par que firmeza y energía. D. Cayetano Valdes mereció la confianza, el respeto y hasta el cariño de los habitantes, á pesar de la severidad de sus actos y de su carácter un tanto duro, como formado en la escuela de la disciplina de mar, que no admite faltas por pequeñas que sean; mas la bondad genial de D. Cayetano, su honradez, su desprendimiento, eran de tanto brillo, que su voz era oida como eco de la justicia. ¡Admirable alianza de la rectitud en el que mandaba, de la razon en los que obedecian!

Mas este doble triunfo, prez y gloria para todos, hubo de ser crimen y vituperio. La victoria sobre el invasor

del suelo patrio tuvo ecos fúnebres; 1814 vió la España libre de enemigos y esclava de malos españoles. La libertad pereció en las saturnales de una reaccion absolutista, y los defensores de aquella libertad fueron los supliciados de la época. D. Cayetano Valdes fue uno de ellos. Ni le valieron sus eminentes servicios, ni una vida toda empleada en honra del nombre español; fue confinado al castillo de Alicante. El gobierno mismo de aquella época llegó á ruborizarse de perseguir tan ilustre servidor del Estado; quiso que Valdes implorase un perdón de culpas no cometidas por conducto del bailío Valdes, ministro que habia sido de Marina. Cuando la inquisicion quiso arrancar á Galileo una retractacion de su malsonante demostracion que la tierra se movia, el grande astrónomo, enmedio del tormento que sufría, exclamó: *E pure, si muove* (y con todo, ella se mueve); así Valdes, lejos de pedir un perdón bochornoso, contestó el encastillado de Alicante que «el perdón suponía delito, y que para obtener la gracia de S. M. jamás habia empleado otros medios que el cumplimiento de sus deberes como soldado y como ciudadano.» Nada pudo vencer su honrado propósito; rechazó con inflexible entereza lo que pudiese dar un viso de culpabilidad á su conducta.

El gobierno, vencido por la energía de su víctima, le abrió las puertas de su encierro; y como para echar

al olvido la injusticia cometida , comisionó á D. Cayetano Valdes para que pasase una revista de inspeccion al departamento de Cartagena. Esto era servir al estado. Cumple su mision con la mayor actividad, y, nuevo Régulo, vuelve á su encierro, y desde el castillo de Alicante remite al gobierno el informe de su inspeccion.

El año de 1820 le volvió á la libertad que alcanzó á todos los españoles. Corto respiro para cobrar fuerzas; breve tregua, cuyo término debian ser otros diez años de torturas en el destierro.

Volvió D. Cayetano Valdes en 1820 á hacerse cargo del gobierno de Cádiz, donde fue recibido por una poblacion de amigos. Cádiz era para su nuevo gobernador una familia, y los tumultos, como los crean siempre las revoluciones violentas, se apaciguaban en Cádiz á la voz del gobernador. Todos amaban y respetaban la autoridad del magistrado íntegro, del mejor de los ciudadanos; todos la calificaban de paternal.

No podia D. Cayetano Valdes permanecer mucho tiempo en su predilecta morada de Cádiz. Fue llamado á mas elevadas funciones, y se le confió el ministerio de la Guerra, en cuyo puesto permaneció pocos meses.

Nombrado diputado á Cortes para la legislatura del año de 1822 á 1825, la libertad racional y bien entendida le halló siempre entre sus defensores: siempre tole-

rante, siempre leal, votaba lo que en su pureza de alma creia lo mejor; resistia lo que juzgaba ser perjudicial. Su oposicion nunca fue la del hombre de partido; su adhesion á los ministros nunca fue debilidad ó cálculo; sin ser un orador elocuente, su palabra era siempre oida con respetuoso silencio, y llevaba la conviccion por su misma sencillez.

Una invasion liberticida del extranjero debia producir convulsiones terribles. El buen sentido de los españoles salvó en 1823 el pais de sangrientas escenas que pudo promover una agresion inicua de la Francia, sin que por parte de España hubiese habido la menor provocacion.

Las Cortes, viendo el territorio amenazado, y pronto el enemigo á vadear el Bidasoa, determinaron que el gobierno se trasladase á Sevilla. Penetró en España el ejército frances; llegó á Madrid, y tomó el camino de Andalucía; se aproximó á Sevilla; las Cortes y el gobierno determinaron trasladarse á Cádiz. Se dirigió un mensaje al rey en la sesion de 11 de junio pidiendo esa traslacion; mas habiéndose negado el monarca á los ruegos de las Cortes, estas, con arreglo al art. 187 de la Constitucion, nombraron una regencia temporaria al solo efecto de trasladar el gobierno á Cádiz. Recayó el nombramiento de los tres regentes en el consejero de Estado

D. Gabriel Ciscar, en el teniente general D. Gaspar Vigodet y en el de igual clase D. Cayetano Valdes, siendo su presidente. Llegaron el gobierno y las Cortes á Cádiz en 15 de junio, y en el acto mismo el rey volvió á la plenitud de sus prerogativas constitucionales.

No recordáramos esa tristísima época si no tuviéramos que citar una prueba mas de la entereza y dignidad de D. Cayetano Valdes. Era á la sazón gobernador político y militar de Cádiz. En esa calidad, recibió un oficio del jefe de estado mayor del ejército frances al frente de Cádiz, general Guillemín, haciéndole responsable, y asimismo á las Cortes, de atentados imaginarios que la historia de Francia podia recordar al general frances, mas que nuestros anales nacionales no autorizaban á suponer. La carta del general frances y la contestacion del general Valdes merecen que se reproduzcan como contraste que cada lector sabrá graduar.

Carta del mayor general del ejército frances, conde Guillemín, al
Excmo. Sr. D. Cayetano Valdes.

«Puerto de Santa María,
24 de setiembre de 1823.

»Señor gobernador: S. A. R. el príncipe generalísimo me ha ordenado intimar á V. E. que le hace responsable

de la vida del rey, de la de todas las personas de la familia real, igualmente que de las tentativas que podrian hacerse para sacarle. En consecuencia, si tal atentado se cometiese, los diputados á Cortes, los ministros, los consejeros de estado, los generales y todos los empleados del gobierno cogidos en Cádiz serán pasados á cuchillo. Ruego á V. E. me avise el recibo de esta carta.

»Soy, señor gobernador, de V. E. muy humilde y muy obediente servidor.

»Firmado, el mayor general, GUILLEMINOT (1).»

Contestacion.

«Cádiz 26 de setiembre, á las doce menos cuarto de la mañana.

»Señor general: Con fecha de 24 recibo hoy una intimacion que V. E. me hace de orden del serenísimo señor duque de Angulema, en que constituye responsables á todas las autoridades de Cádiz de la vida de S. M. y su real familia, amenazando pasar á cuchillo á todo viviente si aquella peligrase.

»Señor general: la seguridad de la real familia no depende del miedo de la espada del señor duque ni de

(1) Marques de Miraflores, Documentos, pág. 335.

ninguno de su ejército; pende de la lealtad acendrada de los españoles, que habrá visto S. A. el señor duque bien comprobada. Cuando V. E. escribía la intimacion era en el día 24, despues que las armas francesas y las españolas que estaban unidas á ellas hacian fuego sobre la real mansion, mientras los que V. E. amenaza de órden del señor duque solo se ocupaban en su conservacion y profundo respeto.

»Puede V. E., señor general, hacer presente que las armas que manda le autoricen tal vez para vencernos, mas no para insultarnos: las autoridades de Cádiz no han dado lugar jamás á una amenaza semejante, y menos en la época en que se les hace, pues cuando V. E. la escribió acababan de dar pruebas bien positivas de que tienen á sus reyes y real familia mas amor y respeto que los que se llaman sus libertadores: ¿ó quiere S. A. que el mundo diga que la conducta ordenada y honrosa que tuvo este pueblo cuando las armas francesas le atacaron era debida á un sobrado miedo, hijo de una intimacion que V. E. hace de órden de S. A.? ¿Y á quién? Dirigiéndola al pueblo mas digno de la tierra y á un militar que nunca hará nada por miedo (1).

»Soy de V. E. etc.

»Firmado, CAYETANO VALDES.»

(1) Marques de Miraflores, Documentos, pág. 336.

Corramos un velo sobre los sucesos de aquella época. ¡Ojalá pudiéramos borrar de la memoria esa página de nuestra historia! Se entregó Cádiz.

La persecucion era el resultado lógico de lo acontecido en los tres últimos años. D. Cayetano Valdes debia ser una de las primeras víctimas: no le podian perdonar los vencedores sus opiniones, y menos sus virtudes, siendo estas la mas eficaz propaganda de aquellas. El general frances que mandaba la guarnicion de Cádiz, á fuer de generoso enemigo, previno á Valdes de la tormenta que le amenazaba, instándole para que pasase al extranjero, y proporcionándole los medios de efectuarlo. Se negó D. Cayetano á tomar una resolucion que tenia la doble apariencia de huir y de suponerse delincuente: el que habia arrostrado tantas veces la muerte se estremecia á la idea de aparentar huir; el ciudadano virtuoso se indignaba de un paso que parecia una adhesion tácita á una acusacion de culpabilidad. «No, decia el héroe de Trafalgar y del cabo de San Vicente; el general Valdes, antes que seguir el rumbo de un delincuente, arrostrará la muerte y cuanto le depare la injusticia de los hombres.»

El caballeroso extranjero calculaba lo inútil de la resistencia; mas tomando en cuenta el inflexible pundonor, usó de un ardid para salvar á D. Cayetano Valdes, y con

apariencias de un arresto preventivo le mandó á uno de los buques de la escuadra francesa, y dió orden al comandante de dar inmediatamente la vela y llevar al general Valdes á Gibraltar. Fue el primer día de una emigracion que duró diez años. Los que le éramos compañeros de infortunio pudimos entonces admirar su serenidad, que solamente se alteraba con las noticias de los padecimientos que sufrían tantos españoles beneméritos que no habían podido emigrar; era el dolor del filósofo, del insigne patriota, sin que sus propios males le arrancasen una queja. Si algun consuelo cabía en aquellos años de dolorosa prueba, lo hallábamos en las demostraciones de respeto y de veneracion que prodigaban á los que eran nuestros maestros y nuestros jefes el gobierno y la nacion que nos daban un generoso asilo. ¿Y quiénes podían ser mas justos apreciadores del mérito del ilustre comandante del *Pelayo* y del *Neptuno*, que aquellos mismos marinos contra los cuales había combatido D. Cayetano Valdes? Bien cumplieron los marinos ingleses con ese deber de la fraternidad militar.

Tuvo un término esa larga ausencia de la patria. Justos antes que todo, merecen gratitud inolvidable de parte de los amigos y admiradores de D. Cayetano Valdes los actos de reparacion con que al benemérito marino le recibió el gobierno de entonces. El día que la reina

gobernadora firmó el nombramiento de capitán general del departamento de Cádiz en la persona de D. Cayetano Valdes; el día que le elevó á la dignidad de capitán general de la Armada, S. M. se asoció á todas las glorias que recuerda ese nombre; canceló, en cuanto de su generosidad dependia, las injusticias pasadas, y al gobierno que se hizo el intérprete de esa reparacion le cabe honra y prez.

Mas hay en las persecuciones un mal que no está al alcance de nadie subsanar. Son los estragos que hacen en el físico los padecimientos morales que se prolongan; son estos estragos mayores en razon directa de la resig-nacion; las penas que se desahogan con las quejas hallan un alivio saludable. El dolor callado y reconcentrado mina y destruye; produce el efecto de las olas que se estrellan contra una roca sólida; la socaban, y al fin la derri-ban; mientras que si hallan un paso libre, se derraman sin causar daños. Volvió D. Cayetano Valdes de la emi-gracion gastado por tanto padecer, y antes que la edad senil hubiese marcado el término de esa gloriosa vida, falleció en Cádiz, en 6 de febrero de 1855, día de luto para Cádiz, su morada de predileccion, para España y para la humanidad, pues se apagaba una de esas exis-tencias esclusivamente consagradas en bien de todos; uno de esos hombres que supieron hacer respetar la majes-

tad del mando y amar al que la ejercia. Tambien don Cayetano Valdes fue uno de los adalides de la libertad que aparecen en las luchas políticas para templar las pasiones y guiar con el ejemplo en la práctica de la tolerancia, sin la cual toda innovacion se hace odiosa, y por tanto difícil, cuando no imposible, su beneficosa realizacion.

En dia en que la gratitud pública, la reina, las Cortes y el gobierno de consuno levanten un panteon á la memoria de los hombres ilustres que cuenta España, templo que recuerde á la juventud las glorias de nuestros antepasados, allí tendrá D. Cayetano Valdes su última morada entre los grandes hombres de mar que tan alto renombre han dado á la Armada española (1).

(1) Para esta biografía hemos tenido á la vista la que en la *Revista marítima* publicó D. Manuel Posse.

CAJIGAL.

Una serie de servicios señalados; una carrera de continuos afanes y peligros; una vida sin cesar espuesta al fuego de los enemigos, que en muchísimas ocasiones amagó tronzarla, son los recuerdos gloriosos que la familia de D. Felipe Jado Cajigal puede ostentar á las generaciones presentes al hablar de ese esclarecido marino, y que nosotros tenemos á mucha honra reunir en estas biografías.

Nació D. Felipe Jado Cajigal en un pueblo de las montañas de Santander. Le fue dispensada la edad para la carrera de las armas, y entró de cadete en el regimiento de milicias de Laredo en 27 de octubre de 1758. No ascendió á subteniente del regimiento del Príncipe hasta 17 de mayo de 1766; desempeñó en dos ocasiones las funciones de ayudante mayor en ese Cuerpo, que mandaba un tío suyo, D. Juan Manuel Cajigal. Pasó de guarnicion á Ceuta, y durante tres años que allí permaneció tuvo ocasiones de dar pruebas de su intrepidez y tino en varios choques con los moros; en una refriega muy seria en el barranco del Cañaveral recibió Cajigal el bautismo del fuego, saliendo herido; pasó á Orán, y en un encuentro en el apostadero del Capon, á las órdenes del comandante general, fue tambien herido. Cada vez mas arrojado, recibió otra herida en la accion de la Meseta, en la que fueron rechazados los moros; en 1770, en el combate de San Carlos, en que fueron derrotados los moros, recibió Cajigal una fuerte contusion.

Tan brillante comportamiento le mereció la confianza y el aprecio de sus jefes, y el grado de teniente en 1.º de octubre de 1773, y poco despues la propiedad del empleo, que obtuvo en 20 de enero de 1774.

A la par que valiente, era estudioso Cajigal; y como

si la carrera de las armas en el ejército no le ofreciera bastantes peligros y ocasiones de distinguirse como lo habia ya hecho, á sus solas aprovechaba el tiempo para adquirir los conocimientos elementales que le permitieran entrar á servir en la Marina. Se presentó á pasar exámenes, y salió de ellos con tanto lucimiento, que obtuvo el empleo de alférez de navío en 28 de febrero de 1777: embarcó en la fragata *Rosario* y navío *San Pedro*, de la escuadra del Sr. D. Luis de Córdoba, y salió con ella de Cádiz; en 1780, embarcado en el navío *Arrogante*, fue á la Habana con la escuadra de D. José Solano; allí se trasbordó al navío *San Luis*, á las órdenes de D. Juan Bonet; en 1781 salió con la escuadra de D. José Solano para Panzacola; encargado del mando de la tropa de Marina, desembarcó el 22 de abril, y, valeroso guia de los soldados, fue el primero que pisó la playa, arrojándose al agua, llevado de su belicoso ardor, al frente de su gente; tuvo varias refriegas con los ingleses y los naturales del pais, saliendo de todas ellas con el brillo de la mas denodada bizarría; siempre el primero en los peligros, al subir á una trinchera enemiga recibió una herida en una pierna; mas siguió en su empeño hasta el fin de la accion, sin abandonar su puesto. Tanta intrepidez obtuvo un premio harto merecido; en 4 de agosto de 1781 fue ascendido á teniente de fragata.

Tardó mucho el valiente Cajigal en reponerse de su grave herida ; mas ya bueno , en 1782 fue enviado con una comision á la isla de Santo Domingo. De regreso á la Habana , salió con el navío *Dragon* á represar una corbeta apresada por los ingleses sobre Matanzas.

Todos los azares de la trabajosa vida del marino debía experimentar Cajigal, y sufrió un naufragio en 29 de enero de 1784 sobre el Bajo Nuevo con el navío *Dragon*.

Ascendió á teniente de navío en 15 de noviembre de 1784 , y navegó sin cesar á las órdenes de ilustres jefes en los años siguientes. Nombrado capitán de fragata en 23 de mayo de 1792, asistió á la toma de las islas de San Antiocho y San Pedro, y al apresamiento de la fragata *Elena*, de 40 cañones ; y sin descansar nunca , se encontró Cajigal en la escuadra que tomó posesion de Tolon ; en esa peligrosa empresa halló el denodado Cajigal pábulo á su arrojo guerrero ; á sus órdenes desembarcó la tropa , y con ella se situó en los puestos avanzados. Adonde habia peligros , allí estaba Cajigal : asistió á cinco combates generales y á cuarenta y una acciones parciales ; á la defensa de los fuertes Balaguer, Mulgrave y San Luis , sin que entibiaran su noble corazon una grave herida en las narices , dos sablazos en la cabeza y cinco contusiones. Fue Cajigal objeto de admiracion , no

solo para sus propias tropas, mas tambien para las inglesas, sardas y napolitanas, que habian estado á sus órdenes, siendo el orgullo de la Armada á que pertenecia. Gravemente herido, fue llevado á bordo del navío *Santa Isabel*, y con este volvió á Cartagena cuando las escuadras combinadas evacuaron á Tolon. Apenas restablecido, pasó al Ferrol.

Tantas hazañas, tanta noble sangre vertida en honra de las armas españolas le merecieron á Cajigal su ascenso á capitan de navío en 1.º de setiembre de 1794.

Mandó Cajigal varios navíos, y fueron sus servicios constantes en los años siguientes; y apreciado por el gobierno, fue promovido á brigadier en 5 de octubre de 1802. Desempeñó la comandancia del arsenal del Ferrol; mas alistada en este puerto una escuadra á las órdenes del general Grandallana, obtuvo Cajigal el mando del navío *San Agustin* en 14 de mayo de 1805, con el cual asistió al infausto y glorioso combate de Trafalgar. Allí se mostró Cajigal digno de sí mismo; no podemos decir mas. Los pormenores de su heroica conducta ya van relatados en la narracion del combate, en donde fue gravemente herido y quedó prisionero.

Cangeado, se retiró Cajigal al Ferrol, y fue promovido á jefe de escuadra en 9 de noviembre de 1805.

Un alzamiento nacional como el que provocó en 1808

la alevosía del gobierno frances, debia hallar á Cajigal en las filas de los defensores del honor y de la independencia de España. El general de mar se presentó á servir de voluntario en el ejército de Galicia. Tanta abnegacion no fue admitida, y Cajigal tuvo el mando de una division. Al frente de esta se halló en la batalla de Espinosa, renovando como general las hazañas que como cadete habian señalado su admision en el ejército contra los moros en Ceuta y Orán. En 23 de febrero de 1809 fue ascendido á teniente general.

Vivia retirado en el Ferrol, cuando en 23 de setiembre de 1820 fue nombrado capitan general de aquel departamento, en cuyo mando falleció en 30 de junio de 1825, á la edad de setenta y seis años.

Todo elogio que añadiéramos á la narracion de la gloriosa carrera de Cajigal fuera superfluo; los hechos forman la mas elocuente apología. Recordándolos hoy, hemos pagado un sentido tributo de admiracion y de respeto á la memoria de un ilustre marino que durante su larga vida fue honra y lustre de la Armada.

ARGUMOSA.

En la ciudad de Guadalajara nació D. Teodoro de Argumosa. Obtuvo sus primeros grados en las tropas de tierra hasta llegar á capitán de infantería en 3 de mayo de 1776. Mas su inclinacion á la marina le indujo á estudios elementales que podian hacerle admitir en la Armada. Un exámen brillante le abrió las puertas de su nueva carrera, y en 1.º de enero de 1777 obtuvo el despacho de teniente de navío, y desde sus primeros pasos fue dando inequívocas pruebas de que seguia una verdadera vocacion.

En 1781 se halló en el sitio de Panzacola mandando una compañía de tropas de Marina, y de nuevo embarcado, asistió al apresamiento de la fragata inglesa *Héroe*.

En 1782 tuvo el mando de una batería del castillo del Morro, en la Habana, amenazada por una escuadra inglesa, y en la mejor organizacion que se dió á la defensa, ocupó Argumosa el puesto de sargento mayor de un batallon de Marina. Sus servicios en aquel apostadero le merecieron el grado de capitan de fragata en 4 de octubre de 1783.

En la expedicion de Argel en 1784 dirigió contra la plaza ocho ataques con dos bombarderas. Obtuvo el empleo de capitan de fragata en 14 de enero de 1789; asistió á la entrada de la escuadra combinada en Tolon en 1793, mandando en el desembarco cuatrocientos hombres, con los cuales acudió en socorro del fuerte Balaquer. A las órdenes del mariscal de campo D. Domingo Izquierdo protegió la retirada y embarco de las tropas en 17 de diciembre; en esta operacion, harto arriesgada, desplegó Argumosa una serenidad y valor que selló con su sangre, quedando gravemente herido. El gobierno premió el brillante comportamiento de Argumosa ascendiéndole á capitan de navío en 16 de enero de 1794. Poco despues se le confió el mando del navio *San Isidro*, con el cual se halló en el combate del cabo de San Vicente el 14 de febrero de 1797.

La fortuna no coronó los heroicos esfuerzos de Argumosa en aquella desgraciada jornada. El *San Isidro*

fue uno de los navíos que impávidos sostuvieron el peso de una lucha terrible y desigual. Se batió Argumosa durante seis horas contra dos y tres navíos ingleses, hasta que, desarbolado su navío, fuera de servicio la mayor parte de su artillería, muertos ó heridos un gran número de sus valientes marinos, él mismo gravemente herido, como sus oficiales tambien, sin esperanza de ser socorrido, por hallarse la escuadra española ya lejos cuando aun peleaba denodadamente Argumosa, rodeado de navíos enemigos que le destrozaban, tuvo el dolor de arriar su bandera, quedando prisionero. Mas si la suerte le fue adversa, á pesar de tanto heroismo, la justicia humana le absolvió de toda responsabilidad, y un consejo de guerra puso de manifiesto que Argumosa habia cumplido con lo que el honor del pabellon exigia del comandante del *San Isidro*.

En 1798 fue Argumosa nombrado comandante del arsenal de la Carraca. Trasladado al Ferrol, el general Grandallana le dió el mando del navío *Monarca*, con el cual asistió al combate de Trafalgar. Allí renovó sus hazañas del cabo de San Vicente, batiéndose cinco horas seguidas contra un grupo de navíos ingleses, dando una vez mas su sangre en defensa del honor nacional.

Ascendió á brigadier en 9 de noviembre de 1805, y pasó al Ferrol para restablecerse de su herida. Obtuvo

el mando del arsenal de aquel departamento, y ejercia ese mando cuando el alzamiento nacional de 1808 exigió el concurso de todos los buenos españoles para la defensa del suelo patrio, alevosamente invadido por las huestes imperiales. Se unió Argumosa á los lidiadores de esa guerra santa, y fue gobernador interino del Ferrol. Un infausto dia empañó el brillo de la conducta patriótica de aquellos moradores, cuando permitieron el horroroso asesinato del general Vargas, que mandaba el departamento; Vargas, uno de los héroes de Trafalgar.

El brigadier Argumosa tuvo la desgracia de no poder evitar ese abominable crimen perpetrado con tanta osadía; mas no quiso Argumosa que quedase una duda sobre la imposibilidad en que se halló de acudir con tiempo en defensa del malogrado Vargas. Pidió y obtuvo que se sometiese su conducta á un severo exámen, y de este resultó libre de todo cargo: en vista de este fallo, la Regencia le confió el mando militar de Marina del tercio y provincia de Santander, donde falleció á mediados de 1816.

Fue Argumosa un valiente y pundonoroso marino; si la fortuna raras veces le fue propicia, en ningun caso faltó á cuanto exigian de él la honrosa divisa que llevaba y el Cuerpo ilustre á que pertenecia, en el cual ha dejado recuerdos gloriosos.

GARDOQUI.

Hijo de Bilbao, D. José Gardoqui sentó plaza de guardia marina en 12 de enero de 1775: la juventud que se dedicaba á la Marina tenia en aquellos tiempos campo en que distinguirse en provechosas navegaciones, ó evoluciones de grandes escuadras, ó en expediciones navales en que dar muestras de su saber y de su valor. Gardoqui navegó á las órdenes de entendidos jefes de escuadra: apenas entrado en la honrosa carrera que abrazaba, se halló en

la malograda expedicion de Argel á las órdenes del general conde de O'Reilly, distinguiéndose por su decision y por su ardor en el servicio; hizo parte de la expedicion á la costa del Brasil á las órdenes del general Ceballos, y asistió al ataque y toma de la isla de Santa Catalina.

Embarcado en la escuadra que en 1779 salió de Cádiz á las órdenes del general Córdoba en combinacion de la escuadra francesa, las dos reunidas formaban un total de sesenta y ocho navíos, y penetraron en la Mancha sin hallar-resistencia, campaña que no dió mas resultado que el apresamiento del navío inglés *Ardent*, de 64 cañones.

Ascendió Gardoqui á teniente de fragata en 16 de setiembre de 1781, y se halló en el combate que en la desembocadura del estrecho de Gibraltar tuvo en 1782 el general D. Luis de Córdoba con el almirante Howe. Ascendió á teniente de navío en 1784; navegó á las órdenes de D. Antonio de Córdoba por los años de 1785 y 1788 en el reconocimiento del estrecho de Magallanes, y levantando planos de una parte de la costa del Fuego. En esta comision se distinguió Gardoqui, y mereció ser promovido á capitan de fragata en 1.º de marzo de 1791.

Mandando una fragata navegó por los mares de Europa y de América; en 1796 fue promovido á capitan de navío, y obtuvo el mando del navío de tres puentes el

Mejicano, de la escuadra del general D. José de Mazarredo; asistió al sitio de Cádiz por los ingleses, y salió con la escuadra para el Mediterráneo, regresando á Cádiz con la francesa al mando del almirante Bruix; pasó á mandar el navío de tres puentes *Reina Luisa*, y fue á Brest, donde permaneció hasta la paz.

Injustamente postergado en su carrera, á pesar de su mérito, fue nombrado mayor general del departamento de Cádiz en 1805, y cuando la guerra se encendió de nuevo, pidió y obtuvo pasar al servicio de mar, y recibió el mando del navío *Santa Ana*, de tres puentes, donde tenia su insignia el teniente general D. Ignacio María de Alava.

Ya hemos dicho el heroico comportamiento del *Santa Ana* en el combate de Trafalgar. Gardoqui, su valiente comandante, mezcló su sangre con la de su digno general Alava y de tantos mas entre sus compañeros de armas, y fue promovido á brigadier.

En 1808 mandó Gardoqui una de las baterías que contribuyeron á la rendicion de la escuadra francesa.

Volvió á mandar el *Santa Ana* en 1809, y fue nombrado mayor general de la escuadra á las órdenes del teniente general Alava.

En 1810 pasó á comandante del arsenal de la Habana, donde prestó grandes servicios como entendido é in-

tegro administrador. Regresó á Europa en setiembre de 1812 en el navío *Miño*.

En 6 de marzo de 1815 fue Gardoqui nombrado comandante general de Marina y capitan general de las islas Filipinas, donde falleció en 5 de diciembre de 1816, habiendo merecido por sus servicios ser ascendido á jefe de escuadra en 14 de octubre de 1814.

Gardoqui pertenecía á esa generacion esclarecida en que la honradez, elevacion de sentimientos, amor al servicio y desprendimiento produjeron tantos hombres ilustres en las diferentes carreras del Estado, y forman una época memorable en los anales de la sociedad española. Entre ellos ocupará siempre un lugar distinguido el jefe de escuadra D. José Gardoqui.

ALCEDO.

D. Francisco Alcedo y Bustamante nació en Santander; sentó plaza de guardia marina el 27 de abril del año de 1774. Aplicado y estudioso, se distinguió en los estudios preliminares de su profesion, y concluidos estos, se embarcó en el navío *Paula*, de la escuadra del general Arce; trasbordó, hallándose en Cartagena, al jabeque *Gamo*, de la escuadra de D. Pedro Castejon, destinada contra Argel. El jabeque *Gamo* contribuyó á proteger el



desembarco y reembarco de las tropas al mando del conde O'Reilly. Alcedo tuvo el mando de la lancha de su buque; dió caza á una embarcacion que venia hácia el puerto, sufriendo el fuego de la batería de la plaza; embarcado en la fragata *Santa Marta* y jabeque *Atrevido*, cruzó con la escuadra de que hacia parte en el Mediterráneo hasta octubre de 1775. En 1776 se embarcó Alcedo en la fragata *Dorotea*, fue á las Antillas, al seno mejicano, á Veracruz, á la Habana, llevando caudales de uno á otro de estos dos últimos puntos; en 1779, embarcado en la fragata *O*, desempeñó varias comisiones en aquellos mares. Se halló en la espedicion contra Panzacola en 1781, mandando la lancha armada de su fragata, protegiendo el desembarco de las tropas; pasó á la Habana, y se encontró en el combate que su fragata empeñó con dos fragatas inglesas armadas en corso, las cuales tuvieron que rendirse tras de una tenaz resistencia. Regresó Alcedo á Cádiz, y trasbordó al navío *San Vicente*, de la escuadra del general D. Luis de Córdoba, con la cual cruzó sobre los cabos de San Vicente y de Santa María.

En 1782 se embarcó Alcedo en el navío *San Dámaso*, hizo la campaña del canal de la Mancha y bloqueo de Gibraltar. En la noche del 15 de setiembre se halló mandando la lancha de su navío, protegiendo las flotantes.

Allí fue herido Alcedo; mas no consintió retirarse, y siguió en su puesto hasta terminarse la accion al dia siguiente, 14. Restablecido de su herida, se embarcó de ayudante del general D. Juan de Lángara en el navío *San Pascual*.

El gobierno premió los servicios de Alcedo con ascensos harto merecidos, promoviéndole á teniente de navío en 21 de diciembre de 1782.

D. Juan de Lángara no dió la vela con su escuadra para América como estaba resuelto; entonces pasó Alcedo á los navíos *San Fermin* y *Santa Isabel*, de donde desembarcó con licencia para ir á su pais natal; de allí volvió para mandar tropa de Marina formada en batallones y brigadas. Alcedo no era solamente un militar esforzado, mas gozaba de fama como marino de mucho saber é instruccion; estos dotes le merecieron el nombramiento de alférez de la compañía de guardias marinas en junio de 1786.

En 1787 fue de nuevo llamado al servicio de mar: como oficial de órdenes del general Aristizabal, se embarcó en la fragata *Paz*, encargado del mando de los guardias marinas de la compañía del Ferrol, destinada á la escuadra de evoluciones al mando de D. Juan de Lángara.

Ascendió á capitan de fragata en 14 de julio de 1791.

Se embarcó en el navío *Europa*, mandando todos los guardias marinas destinados á la escuadra del mando de D. Francisco de Borja; pasó á Cádiz, y allí se embarcó en el navío *Salvador*, como primer ayudante de la mayoría de la escuadra del marques del Socorro; hizo la campaña del cabo de Finisterre, y fue sucesivamente ayudante mayor de los generales Aristizabal, Borja y Casasola; en 12 de julio de 1792 fue nombrado Alcedo teniente de la compañía de guardias marinas del Ferrol.

En 15 de mayo de 1793 se embarcó en el navío *San Eugenio* como mayor general de la escuadra del general Aristizabal, destinada á la América septentrional. Se halló en la toma del fuerte del Delfin en la noche del 27 al 28 de enero de 1794; al valiente Alcedo cupo la gloria de dirigir el desembarco y la sorpresa del fuerte de la Boca y batería de Lars; ejecutado este atrevido golpe de mano, intimó la rendicion á la plaza, que capituló, á pesar de tener una guarnicion superior á las fuerzas que dirigia Alcedo.

Regresó la escuadra á la Habana, y en aquellos mares tuvo Alcedo varias ocasiones de ostentar sus relevantes cualidades de militar y de marino. Los señalados servicios que prestó le merecieron en justo premio su ascenso á capitan de navío en 27 de octubre de 1796.

En 6 de mayo de 1801 obtuvo el mando del navío

San Ramon, y á los dos dias de haber tomado el mando salió de la Habana á las órdenes del brigadier Montes, que montaba la fragata *Anfitrite*, escoltando un convoy para los puertos de Barlovento. De regreso á la Habana, se separó Alcedo de la fragata en la noche del 12. Al dia siguiente debia Alcedo tener ocasion de dar una nueva prueba de su intrepidez y de su pericia. El dia 13 de mayo se encontró con una division inglesa, compuesta de un navío, dos fragatas y una corbeta. Se retiró Alcedo, pronto á hacer frente cuando no le fuese posible evitar un combate contra fuerzas tan superiores. Una de aquellas fragatas, de 40 cañones, muy velera, se le acercó con el fin de entretenerle hasta que llegasen los demas buques de su division; mas Alcedo escarmentó duramente á la atrevida fragata, y siguió su marcha, entrando al dia siguiente en el puerto de Matanzas. Allí permaneció bloqueado por fuerzas muy superiores dos meses y medio; mas siempre marino entendido, aprovechó con suma maestría un momento oportuno, y dió la vela para la Habana, escoltando un convoy ricamente cargado, y á vista de los enemigos le llevó felizmente á su destino.

En diciembre de 1801 obtuvo el mando del navío *Asia*, y dió la vela para España; mas un recio temporal desarboló el navío á la desembocadura del canal, y arribó

á Puerto-Rico haciendo siete pulgadas de agua. Repárose, y llegó felizmente á Cádiz.

Para reponerse de sus fatigas pasó con licencia á su pais natal : en 29 de mayo de 1804 fue nombrado mayor general del departamento del Ferrol. Desempeñó este destino hasta que , armada en este puerto una escuadra á las órdenes del general Grandallana, eligió este general, en junio de 1805, á Alcedo para mandar el navío *Montañes*. Este se unió en 15 de agosto á la escuadra combinada de Francia y de España, y se dirigió á Cádiz, adonde llegó el 20.

Salió Alcedo por última vez de un puerto el 20 de octubre en servicio de su patria. Formó parte de la heroica escuadra que combatió en Trafalgar , y fue una de las gloriosas víctimas que allí perecieron : murió el valeroso comandante del *Montañes* sobre la cubierta de su buque. La Armada conserva tradicionalmente la memoria de Alcedo , y lo cuenta entre los ilustres marinos que forman su orgullo y sus glorias.

FLORES.

D. Luis Flores nació en Buenos-Aires. Sentó plaza de guardia marina del departamento de Cádiz el 3 de noviembre de 1775; navegó en esa clase en los buques de la escuadra de dicho departamento; ascendió á alférez de fragata en 19 de julio de 1777, y á alférez de navío en 19 de mayo de 1779. Embarcado en el navío *San Isidro*, salió para Brest en 22 de junio de 1780 con la escuadra de D. Luis de Córdoba, de la que se separó

en el canal de la Mancha, y volvió á Brest, de donde salió en 19 de noviembre, arribando á Cádiz, por hacer agua el *San Isidro*. Carenado este, volvió al mar con los cuatro navíos, al mando del brigadier Marin, dirigiéndose al cabo de San Vicente, á esperar el convoy y escuadra que venia de América al mando del conde de Guiffen, y navegó con la escuadra al mando del conde de Stain. En febrero de 1781 salió con toda la escuadra con una comision científica.

Navegó Flores continuamente con las diferentes escuadras hasta el año de 1782, en que le fue conferido el mando de la cuarta compañía del batallon de Marina. En 1783 se embarcó sucesivamente en el navío *San Fermín*, la fragata *Magdalena* y el navío *San Nicolas*. Dejó el mando de la cuarta compañía, pasando á desempeñar el empleo de ayudante mayor de la tropa de artillería de Marina en el departamento del Ferrol. En junio fue nombrado comandante de la urca *Santa Amalia*, con la cual salió para Montevideo en 21 de enero de 1787, regresando á Cádiz en 22 de julio de 1788; usó de real licencia hasta que, ascendido á capitán de fragata en 17 de enero de 1792, tomó el mando de la fragata *Preciosa* en 19 de febrero de 1795. Salió con ella en la division al mando del capitán de navío D. José Aramburu, con la que navegó, apresando una fragata

mercante francesa, y represando un bergantin español. Salió Flores con el buque de su mando para llevar á Barcelona caudales y tropa de artillería; se reunió en seguida á la escuadra de D. Juan de Lángara, surta en Tolon; de allí pasó al apostadero de Rosas, cruzando sobre las costas de Francia; se le mandó pasar á la Esmeralda de Llama, donde ancló en 21 de noviembre: esperto marino, y conocedor de aquellas costas, Flores hizo observar la imposibilidad que el buque aguantase en aquel fondeadero con el mal tiempo que reinaba. No valieron sus reflexiones, y fue preciso una órden terminante, repetida por tercera vez, para que obedeciera. A fuer de buen militar, cumplió: una triste experiencia vino á poco á manifestar cuán acertada habia sido la resistencia de Flores. Arreció mas y mas el temporal; toda maniobra se hizo imposible, y la fragata fue á naufragar sobre la costa de Francia, haciéndose pedazos, y lo mismo sucedió con los buques surtos en aquel fondeadero. Flores, despues de haber dado pruebas de acertada prevision, quiso darla de valiente militar: se situó con la oficialidad y la gente que pudo reunir para salvar los restos del naufragio; formó una batería con los cañones de un bergantin, y consiguió estraer la mitad de la artillería de la fragata y muchos pertrechos navales.

No contento con esto, preparó Flores un ataque con

los pequeños barcos del país. Logró llamar la atención de los franceses, y ocupó los puntos en que pudo el ejército tomar cuarteles de invierno. El pundonoroso Flores, que había triunfado de las dificultades de un momento crítico, pidió se residenciase su conducta en un consejo de guerra: reunido este, no solamente le absolvió de toda culpa y responsabilidad del naufragio, mas opinó que era acreedor á una recompensa por su conducta posterior. El gobierno, conformándose con este dictámen, promovió á Flores á capitán de navío en 9 de noviembre de 1794.

En 50 de noviembre de 1795 obtuvo real licencia para restablecer su salud; quedó desembarcado, hasta que en febrero de 1800 le fue concedido el retiro. En 1.º de julio de 1804 pidió su reincorporación en la Armada, y en 21 de noviembre obtuvo el mando del navío *San Juan Nepomuceno*, desarmado. En 19 de febrero de 1805 se encargó del armamento del navío *San Francisco de Asís*, cuyo mando se le confirió: dió á la vela con este buque, incorporado con las escuadras combinadas española y francesa, llegando á Cádiz el día 20 de agosto.

En su lugar hemos dicho que en la terrible jornada del 21 de octubre el navío *San Francisco*, por sus malas propiedades marineras, fue uno de los navíos que se sotaventearon de la línea de batalla y no concurrieron á

lo mas recio de la pelea, á pesar de los esfuerzos de su valiente capitan para ocupar el puesto que tan bien merecia conservar por su pericia y valor. En la noche del 24 fondeó en el Placer de Rota, donde en lo posible logró remediar los daños que habia sufrido en su arboladura y casco. El 22 dió á la vela para libertar al *Santa Ana* y al *Neptuno*, lo que ejecutó picando los cables con riesgo de perecer; mas consiguió libertarlos: dió fondo despues fuera de la bahía la noche del 22; pero habiéndole faltado los cables, por lo recio dei viento, se perdió en la costa de Santa María. Ascendido Flores á brigadier en 9 de noviembre de 1805, pasó al departamento del Ferrol, donde permaneció hasta el mes de diciembre de 1806, siendo nombrado gobernador de la plaza de Peñíscola, pasando despues á Cádiz, donde permaneció agregado al estado mayor. En 18 de setiembre de 1812 fue nombrado gobernador del Puerto de Santa María, de donde pasó á Sevilla con igual destino en 22 de enero de 1814. En 8 de marzo siguiente fue nombrado por la Regencia teniente alcaide del alcázar, destino que ocupó hasta su fallecimiento, dejando en la Armada la memoria de relevantes servicios y el concepto de un valiente y entendido jefe de la Armada.

PAREJA.

En la villa de Cabra nació D. Antonio Pareja. Entró en la Armada en 11 de mayo de 1771 en clase de guardia marina, y siguiendo su carrera, navegó como subalterno á las órdenes de los diferentes generales que mandaron nuestras escuadras, participando de los trabajos y de las expediciones de aquella época de vida y de animacion de nuestra Armada. Se distinguió Pareja en las campañas contra Argel, Melilla, Ceuta, Orán;

en el bloqueo de Gibraltar y ataque de las flotantes; en Tolon y en la toma de las islas de San Pedro y Antíoco.

Mandaba Pareja la fragata *Perla* en el desgraciado combate del cabo de San Vicente, el 14 de febrero de 1797.

En 1803 tuvo el mando del navío *San Agustín*, y en 1805 el del *Príncipe de Asturias*, con el cual pasó á Cádiz con la escuadra combinada de Francia y España, á las órdenes del almirante Villeneuve y del general Gravina.

Salió con esta escuadra de Cádiz, mandando el navío *Argonauta*, y con este asistió al glorioso é infausto combate de Trafalgar. Ya hemos dicho la parte que tomó Pareja en aquel día; salió herido, y quedó su buque de tal manera maltratado, que al día siguiente se fue á pique.

Ascendido á brigadier en 9 de noviembre de 1805, se hallaba en Cádiz en junio de 1808, contribuyendo á la rendición de la escuadra francesa. En febrero de 1809 se le confirió sucesivamente el mando de los navíos *Terrible* y *San Justo*, y á principios de 1810 mandó todas las fuerzas sutiles de la isla de Leon. En 26 de julio del mismo año fue nombrado gobernador militar y político de la Concepcion de Chile.

El brigadier Pareja se dirigió á Lima; allí el virey

Abascal le confió el mando de una expedicion que organizó Pareja en Chiloe y Valdivia. Dos mil cuatrocientos hombres, al mando de Pareja, se embarcaron en los últimos dias de febrero del año 1813, y se apoderaron del puerto de San Vicente, contiguo al de Talcalmano: atacó Pareja al dia siguiente las tropas insurgentes, ventajosamente situadas en las alturas, y las derrotó á pesar de una viva resistencia; se acercó á la ciudad de la Concepcion, capital de la provincia; intimó la rendicion á las tropas que la ocupaban, compuestas de un batallon de infantería y de un regimiento de dragones; capitularon estas, siendo el primer cuidado de Pareja otorgar una completa amnistía y el completo olvido de lo pasado. Tomó posesion de la ciudad, incorporando en sus filas las tropas rendidas. En la Concepcion encontró sesenta piezas de artillería, seis mil fusiles, un crecido número de armas blancas y abundantes pertrechos y útiles de guerra.

Estos triunfos, que tuvieron por contrapeso la sublevacion en Valparaiso de la corbeta *Perla* y del bergantin *Potrillo*, no desalentaron á los insurgentes, y su jefe, don José Miguel Carrera, organizó un ejército de nueve mil hombres para contener los progresos de Pareja; este emprendió su marcha hácia el interior, y á últimos de abril se hallaba cerca de Maule con intencion de cruzar

dicho rio y tomar cuarteles de invierno en Talca. A cinco leguas de este punto, en el paraje llamado Yervas-Buenas, tropezó con los enemigos, los atacó, y si bien tuvo una baja de cien hombres, contando entre los muertos al intendente de la division, Vergara, hizo sufrir á los insurgentes una pérdida considerable, haciéndoles ciento veinte prisioneros, entre ellos algunos oficiales.

Mas el espíritu de descontento que penetraba entre las tropas de su mando fue cundiendo por efecto de las enfermedades y falta de recursos. Ni la actividad ni la energía de Pareja bastaron á reunir los ánimos, y su salud, ya quebrantada, fue cada dia á menos, acosado por los graves cuidados que le daba el estado de sus tropas. Cedió la direccion de sus operaciones á D. Juan Sanchez, comandante del batallon de Penco; este atacó á los enemigos en las alturas de San Carlos, y los batió; á pesar de su inferioridad, Pareja, aunque postrado, quiso que le llevasen al fuego en una camilla para participar de los peligros de sus compañeros; asistió, pues, al triunfo de aquella jornada, y se retiró con las tropas á Chillan, donde espiró el 24 del mes de mayo con la reputacion de un pundonoroso, valiente y entendido marino.

QUEVEDO Y CHEZA.

En Cádiz nació D. José Quevedo y Cheza. Sentó plaza de guardia marina el 26 de abril de 1777, y salió al año siguiente á navegar embarcado en el navío *Diligente*. En 1779 se halló con el navío *Fénix*, siendo alférez de fragata, en el combate que sostuvo el jefe de escuadra D. Juan de Lángara contra el almirante Rodney sobre el cabo de Santa María, y por su pundonoroso comportamiento en aquella accion de guerra ascendió Quevedo

á alferez de navío en febrero de 1780. Se halló en el ataque de Gibraltar con las flotantes, y embarcado en el navío *San Lorenzo*, cuando este batió á la vela durante veinte y cuatro horas la Punta de Europa; á bordo del mismo buque se halló en el combate del 20 de octubre de 1782 contra los ingleses á la desembocadura del estrecho.

Ascendido á teniente de fragata en 21 de diciembre de 1782, fue destinado al mando de brigadas, y ascendió á teniente de navío en 7 de junio de 1788. Embarcado en la fragata *Perpetua*, navegó diez y ocho meses en el Mediterráneo, asistiendo á la escuela de evoluciones de la escuadra de D. Félix de Tejada. Mandó en seguida la undécima brigada de artillería. En febrero de 1790 embarcó en el navío *Rayo*, y navegó todo aquel año en el Mediterráneo y Océano, quedando ya desembarcado con mando de brigadas.

En 1793 asistió Quevedo á la toma de las islas de San Antioco y San Pedro en calidad de comandante de tropa y ayudante de la mayoría de la escuadra de don Francisco de Borja. Ascendido á capitán de fragata en 1.º de febrero de 1794, obtuvo el cargo de mayor general del segundo cabo de la escuadra de D. José de Córdoba; en 1795 desempeñó el cargo de primer ayudante de mayoría de la escuadra de D. Juan Joaquin Moreno,

quedando de mayor general por enfermedad del propietario. En 1796 obtuvo Quevedo el mando de la fragata *Clara*, en la cual pasó al rio de la Plata, llevando á sus órdenes la corbeta *Descubierta*. En 1798 regresó Quevedo á Europa, unido á las fragatas *Florentina* y *Medea*, con las cuales llegó á la Coruña; salió del Ferrol con su fragata, la *Medea* y la *Esmeralda* para Canarias y Puerto-Rico, llevando armas y tropas á esos dos puntos. De este último pasó á Veracruz para proteger con los navíos *San Ildefonso* y *Fulgencio* caudales que venian á la península. Tuvo por llegada el puerto de Santoña. De este punto fue destinado con la fragata *Medea* á Pasajes para reunir en convoy las embarcaciones de este puerto con las de San Sebastian y Santander. Condujo el convoy á la Coruña en el mismo año 1799, y fue destinado á proteger otros convoyes.

En 1800 dejó Quevedo el mando de la *Clara* para tomar el cargo de mayor general de la escuadra de don Juan Joaquin Moreno, hallándose en la defensa del Ferrol cuando el desembarco de los ingleses en aquel año. En 1801 salió con la escuadra de Cádiz para Algeciras, con el fin de favorecer la salida de aquel puerto de la escuadra francesa á las órdenes del contra-almirante Lincolns; en esta cooperacion de nuestra escuadra, y á su regreso á Cádiz, tuvo lugar el horrible suceso de la vola-

dura de dos navíos nuestros, el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*, en la noche del 12 al 13 de julio de 1801.

En 29 de noviembre de 1801 obtuvo Quevedo el mando de la fragata *Rufina*, con la cual fue á Lima, portador de la noticia de la paz. Allí fondeó en 20 de febrero de 1802.

Fue ascendido Quevedo á capitán de navío en 5 de octubre de 1802; regresó de Lima y dejó el mando de su fragata, quedando á las órdenes del general D. Nicolas Estrada para la revista de inspeccion del cuerpo de brigadas. En 16 de febrero de 1805 se le dió el mando del navío *Castilla*, de la escuadra del general Gravina, y en 1.º de julio pasó á mandar el *San Leandro*, con el cual asistió al combate de Trafalgar.

Ascendió á brigadier en 9 de noviembre de 1805, y mandó el *San Leandro* hasta el 18 de febrero de 1808, pasando á mandar el navío *Montañes*. Con este contribuyó á la rendicion de la escuadra francesa surta en la bahía de Cádiz. En mayo de 1809, con su navío el *San Lorenzo* y otros dos ingleses condujo á los prisioneros franceses á Canarias. De regreso á Cádiz, desempeñó varias comisiones de trasporte de tropas y de caudales, y ya listo para llevar prisioneros y presidiarios á Puerto-Rico, en un temporal deshecho que sobrevino en 7 de marzo de 1810 le faltaron todos los cables al *Montañes*,

y fue á varar á la costa enemiga del rio San Pedro. Allí lo incendiaron los franceses.

El 13 de setiembre de 1812 la Regencia le nombró gobernador militar de Veracruz y comandante general de su apostadero.

Ascendido Quevedo á jefe de escuadra en 14 de octubre de 1814, regresó á Cádiz en 1815, y en este departamento desempeñó varios cargos hasta 20 de abril de 1824, en que fue nombrado comandante general del departamento del Ferrol. Allí prestó Quevedo los servicios de un hábil administrador, organizando dos expediciones para Puerto-Rico y la Habana.

Ascendió Quevedo á teniente general en 14 de julio de 1825, y fue nombrado comandante general del departamento de Cádiz en 12 de abril de 1828, siendo capitán general en 12 de febrero de 1831. Ejerció este último mando hasta el 4 de abril de 1834; fue llamado al Tribunal supremo de Guerra y Marina, en cuyo destino falleció en 23 de diciembre de 1835.

que a la vez se le dio el nombre de San Felipe de los
de los santos y de los santos.

En 1812 se le dio el nombre de San Felipe de los
de los santos y de los santos.

En 1812 se le dio el nombre de San Felipe de los
de los santos y de los santos.

En 1812 se le dio el nombre de San Felipe de los
de los santos y de los santos.

GASTON.

En Cartagena de Indias nació D. Miguel Gaston. Su padre era marino y jefe distinguido de la Armada. Paje del rey Carlos III, salió en 4 de julio de 1783 á capitan de infantería en el regimiento de Brabante, y en 6 de agosto del mismo año fue nombrado teniente de fragata, previo exámen de estudios náuticos en el departamento de Cartagena; embarcó en la fragata *Magdalena*, que á las órdenes del capitan de navío D. Vicente Tofiño es-

taba destinada á formar el Atlas hidrográfico de las costas de la península é islas adyacentes, y pasó en seguida de conserva con el bergantin *Vivo* con otra comision científica, y sucesivamente fue embarcado Gaston en varios buques con comisiones del mismo género. Pasó al navío *Bahama* de la escuadra de D. Félix de Tejada, destinada á una campaña de evoluciones en el Mediterráneo, que por último se dirigió á Nápoles á cumplimentar á los soberanos de aquel reino de parte del rey D. Carlos IV con motivo de su ensalzamiento al trono.

Ascendido á teniente de navío, entró en la compañía de guardias marinas para continuar sus estudios en el Observatorio astronómico de Cádiz hasta fines de 1792, en que pasó al departamento de Cartagena en el navío *San Isidro* á las órdenes de su padre, D. Miguel Gaston, capitan general de aquel departamento.

En el armamento de 1793 contra la Francia fue elegido por el general D. Francisco de Borja por uno de sus ayudantes, confiriéndole de allí á poco el mando del jabeque *San Felipe*, y en este mando cruzó sobre las costas de Francia empleado en varias comisiones. Con la fragata *Atocha*, y en seguida con la fragata *Matilde*, desempeñó igualmente diferentes comisiones de confianza.

Ascendió á capitán de fragata en 14 de julio de 1795, y con la fragata de su mando se incorporó á la escuadra del conde de Morales, que fue á reunirse á la escuadra de D. Juan de Lángara; encargado del mando de la fragata *Sabina*, quedó agregado á la division del capitán de navío D. Juan Pablo Lodaes, para pasar al Océano. A la vuelta de la division del Mediterráneo, quedó Gaston con la fragata de su mando en Algeciras, á las órdenes del general D. Bruno Eceta. Allí permaneció dos años.

En 7 de julio de 1799 regresó á Cádiz, y en mayo de 1800 salió de conserva con las fragatas *Florentina* y *Caiman* para Lima, con tropas. Atacada esta division por los ingleses, tuvo Gaston la fortuna de salvar su fragata y regresar á Cádiz, quedando las otras dos apresadas.

En julio de 1801 formó parte de la escuadra de don Juan Joaquin Moreno, escoltando la division francesa á las órdenes del contra-almirante Linois. Durante cuatro años navegó en el Mediterráneo y en el Océano, teniendo á su cargo varias comisiones, así en las costas de España como en América, hasta que en 26 de febrero de 1805 se le confió el mando del navío *San Justo*. Con este navío asistió al combate de Trafalgar, y á pesar de sus malas cualidades marineras, que le hicieron caer á sotavento de la línea de batalla, le cupo á Gaston la gloria de contribuir á salvar el navío *Príncipe de Astu-*

rias, venciendo todas las dificultades del viento y de las cualidades de su buque para acudir al puesto del honor.

Ascendido á brigadier en 9 de noviembre de 1805, conservó el mando de su navío, y concurrió á la rendición de la escuadra francesa surta en el puerto de Cádiz en los dias 9 y 11 de junio de 1808. Mandó sucesivamente los navios *Pluton*, *Algeciras* y *San Julian*, desempeñando varias comisiones.

En 16 de octubre de 1814 fue nombrado jefe de escuadra, y en 21 de junio de 1821 obtuvo la comandancia del apostadero de la Habana, cuyo mando ejerció hasta 1825. Nombrado teniente general en julio del mismo año, regresó á España, donde permaneció hasta 1838. Su quebrantada salud le indujo á pedir licencia para volver á la Habana, donde falleció el 6 de enero de 1839, dejando de sus buenos servicios la reputacion de entendido oficial y de leal español.

RELACION

DE LOS

oficiales y guardias marinas de la escuadra española muertos y heridos en el
combate de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.

MUERTOS.

TENIENTE GENERAL.

D. Federico Gravina: murió de resultas de las heridas.

BRIGADIERES.

D. Dionisio Alcalá Galiano y D. Cosme Damian de Churrua.

CAPITAN DE NAVÍO.

D. Francisco Alcedo.

CAPITANES DE FRAGATA.

D. Francisco Moyua y D. Antonio Castaños.

TENIENTES DE NAVÍO.

D. Jacinto Guiral, D. Agustín Monzon, D. Ramon Amaya, don Juan Gonzalez Cisniega, D. Joaquin de Salas, D. Juan Matute y D. Juan José Donesteve.

TENIENTES DE FRAGATA.

D. Pedro Moriano, D. Martin de Uria, D. Rafael Bobadilla y don José Rosso.

ALFÉRECES DE NAVÍO.

D. Ramon Echagüe, D. Cayetano Picado, D. Luis Perez del Camino y D. Juan de Medina.

ALFÉRECES DE FRAGATA.

D. Benito Bermudez de Castro y D. Diego del Castillo.

GRADUADOS DE ID.

D. Miguel García y D. Aniceto Perez.

GUARDIAS MARINAS.

D. Gerónimo Salas, D. Manuel Briones y D. Antonio Bobadilla y Eslaba.

TENIENTE CORONEL Y CAPITAN DE GRANADEROS DE CÓRDOBA.

D. José Graulle.

CAPITAN DE LA CORONA.

D. Agustín Moriano.

TENIENTES DE CÓRDOBA.

D. Juan Justiniani y D. Miguel Vivaldo.

CAPITAN GRADUADO DE LA CORONA.

D. Bernardo Corral.

TENIENTE DE ARTILLERÍA DE EJÉRCITO.

D. Miguel Cebrian.

ALFÉREZ DE ID.

D. Carlos Belorado.

HERIDOS.

TENIENTE GENERAL.

D. Ignacio María de Alava.

JEFES DE ESCUADRA.

D. Antonio Escaño y D. Baltasar Hidalgo de Cisneros.

BRIGADIERES.

D. Cayetano Valdes, D. José de Vargas, D. Francisco Javier de Uriarte y D. Felipe Jado Cajigal.

CAPITANES DE NAVÍO.

D. Teodoro Argumosa, D. José Gardoqui, D. Antonio Pareja, D. Ignacio Olaeta y D. Tomas Ramery.

CAPITANES DE FRAGATA.

D. Joaquin Somoza y D. José Brandariz.

TENIENTES DE NAVÍO.

D. Luis Moreno, D. Joaquin Jorganes, D. Francisco Calderon, D. Márcos Guruceta y D. Pedro Nuñez.

TENIENTES DE FRAGATA.

D. José Linares, D. Domingo Monteverde, D. Manuel Rivera, D. Ignacio Valle, D. Juan del Busto, D. Vicente Lama y Montes y D. Joaquin Arostegui.

ALFÉRECES DE NAVÍO.

D. Francisco Carmona, D. Pedro Bois Grønller, D. José Losada y D. Pedro Rato.

ALFÉRECES DE FRAGATA.

D. Nicolas del Rio Noquerido, D. José de la Serna, D. Juan José Carranza, D. José Navarro, D. Jacobo Aleman, D. Sebastian Rodriguez de Arias, D. Gerónimo Obregon, D. Gabriel de Pazos, D. Manuel Diaz, D. Juan Dieguez, D. José Cabezas y D. Joaquin Bedriñana.

COMANDANTE DE INFANTERÍA GRABUADO.

D. Pedro Taboada.

GUARDIAS MARINAS.

D. Pedro Saenz Baranda, D. Alonso Butron, D. José Alvarez Sotomayor, D. Felipe Marquez de la Plata, D. Aniceto Diaz Pimienta, D. José Bustillos, D. Alejandro Rua, D. José Barrós, D. Antonio Maymó y D. Andres Pita-Daveiga.

CAPITAN DE LA CORONA.

D. Timoteo Okiff.

ALFÉRECES DE ID.

D. Mariano Gonzalez y D. Juan Mendivil.

IDEM DE ARTILLERÍA DE EJÉRCITO.

D. José Sanchez Boado.

NOTA. No van incluidos los muertos y heridos que hubo de resultas de los naufragios de varios buques.

RELACION

DE LOS

**Jefes y oficiales que existen en la actualidad de los que
asistieron al sangriento combate de Trafalgar.**

Empleos y destinos que en la actualidad tienen.	Nombres.	Empleos y buques en que asistieron al combate.
SAN FERNANDO.—Capitán general de la Armada.	D. José Rodríguez de Arias.	Capitán de fragata, ayudante mayor del general Alava en el navío <i>Santa Ana</i> .
MADRID. — Teniente general, senador del reino y director general de la Armada.	D. Francisco Javier de Ulloa.	Teniente de fragata.—Navío <i>Príncipe de Asturias</i> .

Empleos y destinos que en la actualidad tienen.	Nombres.	Empleos y buques en que asistieron al combate.
MADRID. — Teniente general, senador del reino y consejero real.	D. Roque Guruceta.	Teniente de navío.—Navío <i>Bahama</i> .
MADRID. — Teniente general.	D. Dionisio Capaz.	Alférez de fragata.—Navío <i>Bahama</i> .
SAN FERNANDO.—Teniente general y capitán general del departamento. . .	D. Casimiro Vigodet.	Alférez de fragata.—Navío <i>San Ildefonso</i> .
SEVILLA.—Jefe de escuadra de cuartel.	D. José Fernandez de las Peñas.	Teniente de fragata.—Navío <i>Santa Ana</i> .
SANTANDER.—Jefe de escuadra de cuartel.	D. Joaquín Ibañez de Corbera.	Teniente de fragata.—Navío <i>San Juan Nepomuceno</i> .
CADIZ.—Jefe de escuadra, segundo del departamento. . .	D. Joaquín Bocalan.	Alférez de fragata.—Navío <i>San Agustín</i> .
MADRID.—Jefe de escuadra, vocal de la junta de la Armada y diputado á Cortes.	D. Antonio Doral.	Alférez de fragata.—Navío <i>Santa Ana</i> .
CARTAGENA.—Jefe de escuadra y comandante general del departamento. . .	D. José Ruiz Apodaca.	Guardia marina.—Navío <i>San Juan Nepomuceno</i> .
SEVILLA.—Brigadier y comandante del tercio naval.	D. Ignacio Olaeta.	Alférez de fragata.—Navío <i>Trinidad</i> .

Empleos y destinos que en la actualidad tienen.	Nombres.	Empleos y buques en que asistieron al combate.
FERROL.—Brigadier y comandante del } tercio naval. . . . }	D. Ignacio Reguera.	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Monarca</i> .
SEVILLA.—Brigadier } de cuartel. . . . }	D. José Olaeta.	{ Guardia marina.— Navío <i>Leandro</i> .
TORTOSA.—Capitan de navío y coman- } dante de la provin- } cia. }	D. Tomas Cerbiño.	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Príncipe de</i> <i>Asturias</i> .
CADIZ.—Capitan de navío. }	D. Santiago Palacios. . . . }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Leandro</i> .
CORUÑA.—Capitan de navío y capitan del } puerto. }	D. Andres Pita-Daveiga. . . }	{ Guardia marina.— Navío <i>San Agus-</i> <i>tin</i> .
VIGO.—Capitan de fragata y capitan } del puerto. . . . }	D. Antonio Maymó.	{ Guardia marina.— Navío <i>Monarca</i> .
HABANA.—Capitan de navío retirado. . . }	D. Francisco Villavicencio. }	{ Alférez de navío.— Navío <i>Argonauta</i> .
MEDINA-SIDONIA.—Ca- pitan de navío reti- } rado. }	D. Alonso Butron.	{ Guardia marina.— Navío <i>Bahama</i> .
MADRID.—Capitan de navío retirado. . . }	D. José Sevilla, marques de } Negron. }	{ Guardia marina.— Navío <i>Trinidad</i> .
MÉRIDA.	D. Luis Mendoza.	{ Guardia marina.— Navío <i>Príncipe</i> .
CARTAGENA.—Tenien- te de navío retirado. }	D. Miguel Ambulody. . . . }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Trinidad</i> .

Empleos y destinos que en la actualidad tienen.	Nombres.	Empleos y buques en que asistieron al combate.
HABANA. — Teniente de navío retirado.	{ D. Gabriel Claudio de Se- guyra. }	{ Guardia marina.— Navío <i>Montañas</i> .
FERROL. — Teniente de navío retirado.	{ D. Felipe Saavedra. }	{ Guardia marina.— Navío <i>San Agustín</i> .
IDEM. — Teniente de navío retirado. . . .	{ D. Nicolas del Rio. }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Argonauta</i> .
JEREZ. — Coronel de caballería retirado.	{ D. Simon Grandallana. . . . }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Trinidad</i> .
MADRID. — Intendente de rentas jubilado.	{ D. Santiago Regañon. . . . }	{ Guardia marina.— Navío <i>Príncipe de Asturias</i> .
HABANA. — Intendente jubilado de id. . . .	{ D. Francisco Carrillo de Al- bornoz. }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Rayo</i> .
SAN FERNANDO. — Co- misario de guerra y marina.	{ D. Juan Balzola. }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>San Juan Nepomuceno</i> .
CÁDIZ. — Empleado en hacienda.	{ D. José de Sesma y San Juan. }	{ Alférez de fragata.— Navío <i>Monarca</i> .
MADRID. — Brigadier de infantería. . . .	{ D. Pedro de la Peña. . . . }	{ Oficial subalterno de tropa de ejér- cito.—Navío <i>Prin- cipe de Asturias</i> .
TARIFA. — Coronel de infantería y gober- nador de la plaza.	{ D. Gerónimo Delgado. . . . }	{ Idem de id.—Navío <i>Asís</i> .

Aunque se ha puesto cuidado en la redacción de esta lista, no se responde de sus inexactitudes.

ESTADO GENERAL

de las fuerzas navales de las potencias marítimas
en 1850 (1).

Potencias.	Buques.	Total de buques.
<i>Austria.</i> . . .	4 fragatas de 46 á 50 cañones. 7 corbetas de 20 á 24. 11 bergantines de 10 á 16. 6 goletas de 12. 7 vapores.	35
<i>Bélgica.</i> . . .	1 bergantin de 20 cañones (des- armado). 3 goletas de 7 á 10. 5 lanchas cañoneras. 4 vapores correos.	15
<i>Cerdeña.</i> . . .	4 fragatas de 42 á 60 cañones. 3 corbetas de 20 á 30. 3 bergantines de 16 á 14. 1 goleta de 8. 1 lancha cañonera. 8 vapores de la fuerza de 100 á 450 caballos.	20

(1) Este estado oficial le debemos á la benevolencia del señor ministro de Estado, que, á nuestra solicitud, tuvo á bien pasar una circular á todos los agentes de S. M. en el extranjero pidiendo un estado oficial de las fuerzas navales de las potencias cerca de las cuales estaban acreditados, circular á la cual han contestado con el mayor esmero.

Potencias.	Buques.	Total de buques.
<i>Confederacion germánica..</i>	13 vapores de diferente fuerza. . . 10 buques menores con 1 cañon. 2 fragatas. 26 lanchas cañoneras en el mar del Norte. 12 id. en las costas del Schleswig- Holstein. 19 id. en las costas de Prusia. . . 27 construidas en Rusia.	109
<i>Dinamarca.</i>	5 navíos de 66 á 84 cañones. . . 9 fragatas de 40 á 60. 4 corbetas de 20. 4 bergantines de 12 á 16. 1 barca de 14. 3 goletas de 6 á 8. 82 cañoneras bombarderas. 2 balandras de 2 á 6. 6 vapores de fuerza de 40 á 260 caballos.	116
<i>Dos Sicilias. .</i>	2 navíos de 86 cañones. 3 fragatas de 44 á 60. 2 corbetas. (No se dice la fuerza.) 5 bergantines de 20 cañones. . . 3 goletas. (No se dice la fuerza.) 21 vapores de fuerza de 40 á 370 caballos. 40 cañoneras y bombarderas. . . . 27 buques menores, pontones etc..	103
<i>Egipto.</i>	1 navío de 100 cañones. 4 fragatas de 50 á 60. 2 corbetas de 20 á 22. 7 vapores de fuerza de 150 á 550 caballos. Desarmados. 4 navíos. 1 fragata. 2 corbetas.	21

Potencias.	Buques.	Total de buques.	
España	2 navíos de 74 cañones. (Uno desarmado.)	171	
	5 fragatas de 32 á 52.		
	6 corbetas de 16 á 30.		
	11 bergantines de 12 á 20.		
	4 bergantines-goletas de 6 á 10.		
	5 misticos de 7 á 12.		
	5 goletas de 4 á 8.		
	7 pailebots de 1.		
	3 pontones.		
	9 trasportes de 2 á 5.		
	19 vapores de 40 á 360 caballos.		
	95 balandras, faluchos, escampavías y otros buques menores.		
	<i>En construccion.</i>		
	3 bergantines de 16 cañones.		85
3 urcas de 800 á 1,000 toneladas.			
4 vapores de 500 caballos.			
2 id. de 350.			
1 id. de 140.			
11 navíos. (No se dice la fuerza.)			
1 id. rebajado, de 54 cañones.			
12 fragatas de 36 á 40 (equivalentes á 50 ó 60).			
22 balandras de 16 á 20.			
4 bergantines. (No está indicada la fuerza.)			
10 goletas, id.			
5 bombarderas, id.			
6 buques menores, id.			
14 vapores, id.			
Francia.	5 navíos armados de 82 á 120 cañones.	98	
	13 desarmados.		
	8 en comision de puertos.		
	13 fragatas armadas de 40 á 60.		
	15 desarmadas.		
	10 en comision de puertos.		
	17 corbetas armadas de 20 á 30.		
	14 id. desarmadas.		
	3 id. en comision de puertos.		

Potencias.	Buques.	Total de buques.
	98 de la suma anterior.	
	17 bergantines armados de 10 á 20.	
	30 id. desarmados.	
	25 buques menores, goletas-caño- neras, balandras armados. . .	
	26 id. id. desarmados.	
	22 trasportes de 500 á 800 tone- ladas.	
	16 id. de 300 para menos.	
	<i>Vapores.</i>	
	1 navío con 90 cañones, de la fuer- za de 950 caballos.	340
	15 fragatas armadas, de 450 á 600.	
	2 id. desarmadas.	
	4 id. en comision de puertos. . .	
	12 corbetas armadas, de fuerza de 120 á 400 caballos.	
	6 id. desarmadas.	
	4 id. en comision de puertos. .	
Francia.	33 buques menores armados, de fuerza de 30 á 200 caballos.	
	13 id. desarmados.	
	12 id. en comision de puertos. .	
	<i>En construccion el 31 de julio de 1849, y que entraron en el astillero antes del 1.º de enero de 1850.</i>	
	22 navíos.	
	18 fragatas.	
	4 corbetas.	
	16 bergantines y buques menores.	
	<i>Buques que se pondrán en el asti- llero en 1850.</i>	
	3 navíos.	
	1 fragata.	
	2 corbetas.	
	3 bergantines.	
	2 corbetas de vapor.	
	1 buque menor de id.	

Potencias.	Buques.	Total de buques.
<i>Gran Bretaña.</i>	19 navíos de 70 á 120 cañones. . .	671
	80 id. id. desarmados.	
	11 fragatas de 40 á 60.	
	78 id. id. desarmadas.	
	74 corbetas, bergantines y buques menores.	
	261 id. id. id. desarmados.	
	70 vapores de 250 á 700 caballos. .	
	60 id. de 100 á 250.	
<i>Grecia.</i>	18 id. de 100 para menos.	23
	2 corbetas de 22 y 26 cañones. . .	
	4 bergantines de 12.	
	7 goletas de 1 á 10.	
	3 balandras de 8.	
<i>Países Bajos..</i>	4 lanchas cañoneras de 3.	134
	3 vapores de 120 caballos, con 4 cañones cada uno.	
	2 navíos de 74 á 84 cañones. . . .	
	17 fragatas de 28 á 60.	
	15 corbetas de 20 á 28.	
	17 bergantines de 12 á 18.	
	13 bergantines-goletas de 5 á 6. . .	
	11 goletas de 3 á 14.	
	12 vapores de 40 á 300 caballos. .	
<i>Portugal. . .</i>	4 buques de instruccion y tras- porte.	38
	43 lanchas cañoneras, armadas con 133 cañones.	
	1 navío de 76 cañones.	
	2 fragatas de 44.	
	3 corbetas de 18 á 24.	
	4 bergantines de 14 á 20.	
	6 goletas de 4 á 8.	
	6 buques menores de 3 á 6.	
	4 vapores con 2 y 6.	
	<i>Desarmados.</i>	
	1 navío de 76.	
	4 fragatas de 44 á 60.	
	4 corbetas de 16 á 20.	
	3 bergantines de 20.	

Potencias.	Buques.	Total de buques.
	38 de la suma anterior.	
<i>Portugal.</i> . . .	1 bergantin-goleta de 14.	50
	2 goletas de 6.	
	2 trasportes de 6.	
	2 pontones en el servicio del Tajo	
	2 urcas.	
	3 buques menores del resguardo.	
<i>Prusia.</i>	1 corbeta de 12 cañones.	41
	4 lanchas cañoneras.	
	36 faluchos armados.	
<i>Rusia.</i>	48 navíos de 70 á 110 cañones. . . .	150
	28 fragatas de 40 á 60.	
	40 corbetas, goletas y bergantines.	
	(No está indicada su fuerza.)	
	34 vapores.	
SUECIA.		
<i>Suecia y No- ruega.</i>	10 navíos.	429
	6 fragatas.	
	4 corbetas.	
	1 bergantin.	
	8 goletas.	
	96 cañoneras.	
	116 buques menores.	
	25 buques de transporte.	
	6 faluchos.	
	24 vapores (1).	
NORUEGA.		
	2 fragatas.	
	3 corbetas.	
	5 goletas.	
	85 lanchas cañoneras.	
	51 id. menores.	
	6 vapores armados.	

(1) En el informe oficial no está indicada la fuerza de artillería.

Potencias.	Buques.	Total de buques.
<i>Turquia...</i>	8 navíos de 84 á 135 cañones. . . 8 fragatas de 54. 3 corbetas de 22 á 26. 4 bergantines de 18 á 20. 10 goletas de 8 á 16. 6 balandras de 4 á 6. 9 cañoneras de 2. 18 vapores de 36 á 450 caballos, armados con 4 hasta 26 cañones.	68

RESÚMEN.

1	Gran Bretaña..	671 buques.
2	Suecia.	429
3	Francia.	340
4	España..	171
5	Rusia.	150
6	Países Bajos.	134
7	Dinamarca.	116
8	Confederación germánica.	109
9	Dos Sicilias.	103
10	Estados-Unidos.	85
11	Turquía.	68
12	Portugal.	50
13	Prusia.	41
14	Austria.	35
15	Grecia.	23
16	Egipto.	21
17	Cerdeña.	20
18	Bélgica.	15

APÉNDICES.

APÉNDICE NÚMERO PRIMERO.

Exposicion dirigida á S. M. en 22 de enero de 1844 por el ministro de Marina, Comercio y Gobernacion de Ultramar, sobre el estado decadente de la Armada española y los medios de su fomento.

SEÑORA :

Manifiestar á V. M. el deplorable estado de la Armada española, señalar las causas que á él le han traído é indicar medios de fomentarla parece debia ser una de las primeras atenciones del que suscribe, una vez elevado al rango de consejero de V. M. y su ministro de Marina. Así lo ha comprendido, y desea verificarlo al tener la honra de elevar á sus reales pies esta esposicion y los proyectos de decreto que le acompañan.

Un navío en estado de servicio y dos que necesitan fuerte carena, cuatro fragatas armadas y dos desarmadas, dos corbetas, nueve bergantines, tres vapores de guerra y tres de poca importancia, quince goletas de mediano porte y nueve embarcaciones de fuerzas sutiles forman, Señora, el poder marítimo de la monarquía. Algunos otros buques, carcomidos y desmoronados, restos venerables de grandes escuadras, son la reserva que dentro de los arsenales espera,

en vez de aumentar la fuerza de aquel, sumergir en las ondas el postrer monumento de glorias que pasaron, y que no es dado renovar sin lanzarse por un sendero que, abandonado ha muchos años, se ha llegado á obstruir con grande copia de dificultad y obstáculos.

Guarnecen aquellos buques una infantería sufrida, disciplinada y valiente, pero desnuda, mal pagada, de organizacion inoportuna, reducida en número, y que encorvada bajo la pesada mole de su miseria, aparece en riesgo inminente de ver destruida alguna de aquellas brillantes circunstancias que rara vez subsisten reunidas sino en corporaciones que se contemplan distinguidas y favorecidas sobre aquellas con quienes puedan compararse.

Dirige la construccion naval un Cuerpo de Prácticos, que, en vez de beber en las elevadas fuentes de la ciencia y en las escuelas donde el ingenio se fatiga y se engalana con las teorías sublimes que la ilustracion de la época proporciona, aprenden (á escepcion de unos pocos) tan difícil arte por la rutina de procedimientos materiales y por la tradicion de otros constructores, declinando siempre de la perfeccion á medida que el tiempo los aleja de aquellos luminosos principios que en nuestra patria dejó asentados el Cuerpo de Ingenieros hidráulicos, que existió á principios de este siglo para honra y prez de su nombre, por fortuna de las armadas españolas, y del que solo nos quedan algunas distinguidas personas, aunque en número reducido.

Forman el Cuerpo de Oficiales de artillería sujetos muy dignos seguramente; pero que en lo general, y salvo muy raras escepciones, no reunen toda la suma de conocimientos que tan importante materia exige; pareciendo inconcebible que cuando la conviccion mas profunda aconseja educar á los artilleros de tierra en escuelas de abundante erudicion, se descuide proporcionarla á los de mar, donde son tanto mas difíciles, arriesgadas, comprometidas é interesantes las funciones de este Cuerpo. Años de sólidos estudios se conceden á los primeros para llegar á fiarles los mas insignificantes detalles de la artillería que juega sobre el terreno, al paso que á los últimos solo se les exige para entregarles el cañon en medio del Océano ligeras nociones de las mas elementales teorías.

La juventud que, arrastrada por nobles sentimientos de emulacion,

acude á poblar nuestros buques de guerra para adiestrarse en su mando, carece tambien, Señora, de un establecimiento científico, donde reunidos bajo la direccion de hábiles maestros, y la guarda y el consejo de antiguos y experimentados jefes, pudiera ser educada en sólidas doctrinas, con el esclarecimiento y uniformidad convenientes, fortificando en el ánimo de los alumnos, al propio tiempo que su instruccion, esas ideas de fraternidad y elevacion que vienen despues á constituir el verdadero espíritu de cuerpo, tan necesario en todos, pero mas señaladamente en el que está llamado á representar la cultura de su pueblo, y á sostener el lustre y honra del pabellon nacional en las apartadas regiones que ponen límite á los mares.

Su administracion y hacienda no están en mejor estado que los otros ramos; y no porque los reglamentos vigentes no sean, con ligeras modificaciones, útiles y provechosos, sino porque la indiferencia con que se ha acudido durante muchos años á la consignacion de las obligaciones de la Marina es tal y tan notable, que bastará manifestar á V. M., para que de ello forme cabal idea, que se deben á todo el personal ochenta y seis mensualidades; que hace nueve años que no se ha construido vestuario, y que los edificios y los bajeles se derrumban y se deshacen sin que la mano del hombre se acerque á detener la ruina.

El aparejo, las piezas de artillería y las otras máquinas de que es necesario dotar nuestros bajeles tampoco están construidas segun los adelantos con que se usan en otros paises; porque si bien la eficacia, el celo y demas virtudes de que tanto abundan los jefes y oficiales de la Armada suplen cuanto suplirse puede, al fin aquellas se resienten de su ancianidad, que las constituye en no pequeña desventaja respecto de las extranjeras.

La Marina mercante, plantel fecundo é imprescindible, arsenal único de donde la de guerra estrae determinados y poderosos elementos, carece de toda la proteccion que debiera serle dispensada, y existe por tanto dentro de mezquinas dimensiones, lánguida y casi nula para lo que ser debiera; y los gremios de pescadores, escuela de buenos marineros, gimen tambien aprisionados con trabas que los empobrecen, en vez de ser alentados con las mercedes y beneficios que á su prosperidad convienen.

Nuestros bosques, ricos en madera de tal bondad, que con razon es envidiada de los estraños pueblos, se hallan abandonados, entregados á la merced de codiciosos especuladores ó de poseedores ignorantes, sin que en sus producciones variadas y singulares tenga la Marina, ni derecho deslindado ni intervencion alguna, como la tiene muy especial en otras naciones, y como la ha tenido en la nuestra cuando la grandeza de su poder marítimo remontaba el español sobre un gran número de los pueblos de Europa.

Este es, Señora, el cuadro doloroso, pero fiel, que la monarquía presenta con relacion á su poder sobre los mares, y estos los recursos con que el gobierno de V. M. ha de atender á la seguridad de sus costas en la península, al cuidado de las islas adyacentes, á la custodia de nuestras ricas posesiones en los mares de las Antillas y de la India, y al amparo de tantos españoles como andan esparcidos por todos los paises y comarcas del globo. Mezquinos son para obligaciones tan grandes, y fácil es prever que si pronto no se engrandecen, ni prosperará el comercio, ni se conservarán nuestras florecientes colonias ni la España se volverá á ver sentada en el gran consejo de los grandes pueblos, donde tan alto puesto la reservan los poderosos elementos que en su seno encierra.

Al comparar nuestro actual poder marítimo con aquellos dias de tanta gloria que vieron pasar nuestros progenitores, con aquellos viajes y descubrimientos que immortalizaron á tantos esclarecidos compatriotas, con el respeto que al orbe todo infundia el aspecto de nuestras escuadras, y la multitud de nuestras naos, y la perfeccion de sus construcciones, y el ardimiento y la bravura de sus capitanes y soldados, á cuya sombra el comercio se engrandecia, progresaba la industria, y el vasto territorio de la nacion se dilatava, el ánimo de todo español que por bueno se tenga se confunde: búscase la causa de tan colosal desastre, y no se la encuentra, ni en las rotas marciales de nuestras armadas, ni en la impericia de sus jefes, que siempre fueron bravos y entendidos, ni en la escasez de las primeras materias, que con abundancia se dan en nuestro rico suelo, ni aun en la penuria misma del erario público, que son otras las razones que produjeron tan crecido infortunio; y pues que el ponerlas de manifiesto ante V. M. fue desde el principio mi intento, pienso que será

oportuno recorrer rápidamente la historia de nuestra Marina, siguiéndola en sus tiempos de poderío y en sus largos intervalos de flaqueza y de nulidad.

Un suceso memorable, el descubrimiento del Nuevo Mundo, hizo conocer á los reyes Católicos lo que á España importaba sostener una Marina respetable que anudase con la metrópoli sus vastas posesiones; y echando por cimiento de su sistema marítimo los que habían servido para levantar el de los reyes de Aragon, entre cuyas buenas disposiciones se contaba la de una marcada proteccion á la Marina mercante, consiguieron dar gran fomento á la de guerra española. Entonces se formuló un acta de navegacion y se dictaron otras sabias providencias, que, olvidadas mas tarde por nosotros y aplicadas diestramente en otras naciones, llevaron á estas las ventajas que nuestra patria debiera haber reportado. Sostúvose, sin embargo, el desarrollo é incremento de la Marina por algunos años, merced á aquellas leyes y reglamentos, hasta que, decreciendo con asombrosa rapidez, llegó á ser nula al concluir el reinado del señor rey D. Carlos II.

No seria fácil encontrar un período de nuestra historia mas parecido al en que vivimos, si bien con ventajas para la generacion presente, que aquel que sucedió á la muerte de dicho rey y al advenimiento de D. Felipe V, porque entonces, como ahora, sentíanse las terribles consecuencias de una guerra civil y tenaz, el comercio y la industria se arrastraban abatidos, la agricultura no prosperaba, el tesoro público estaba exausto, los partidos tenían los ánimos en enconada division, la Marina estaba de todo punto desatendida, y sin la suficiente proteccion los dominios de ultramar.

Bien comprendió aquel sabio monarca la necesidad de restaurar nuestro poder naval, si habia de ser respetado de las naciones extranjeras y habia de reinar en las Américas; y habiendo encontrado en su ministro, Alberoni, la identidad de convicciones y la necesaria capacidad para tan grande obra, trabajaron de consuno para completarla. Ayudoles D. José Patiño con talentos y energía notables; y tanto consiguieron, que en los años 1717, 18 y 20 prepararon en los puertos de Barcelona y Cádiz tres armamentos respetabilísimos: el primero de doce buques de guerra y cien trasportes; el segundo

de once navíos, diez fragatas y cuarenta y seis vasos menores, y el tercero mayor todavía que estos, y que sirvió para hacer levantar á los marroquies el cerco de Túnez.

En 1732, siendo ya ministro Patiño, reunió en Alicante otro armamento que constaba de quinientos treinta y cinco buques, y con el que la plaza de Orán fue reconquistada. De tal suerte, Señora, acrecieron nuestras fuerzas navales bajo la administracion de este célebre ministro, que en 1739 contaba España con treinta y un navíos de línea y quince fragatas, habiéndole valido afan tan sublime, tan constante perseverancia y tan privilegiados talentos el honorífico y glorioso sobrenombre de restaurador de nuestra Marina.

Ni fue solo la construccion de buques el objeto digno de la atencion de Patiño, que al propio tiempo acudió con incansable anhelo á la creacion de otros elementos, organizando cuerpos de Marina, levantando un arsenal, estableciendo una junta económica, y poniendo otros robustos cimientos al poder naval de su patria, que por fin llegó á ser formidable, como entre otros hechos que pudieran citarse lo acredita el combate de Sicié, sostenido en 22 de febrero de 1744 por el jefe Navarro, que con doce navíos desbarató una escuadra de treinta y dos á la vista de otra francesa, que presenció tan gloriosa cuanto memorable jornada.

En tan brillante estado se encontraba nuestra Marina al principio del reinado de D. Fernando el VI, cuyo ministro, Ensenada, siguiendo las huellas de Patiño, y aprovechando los caudales que de América venian, promovió no menores armamentos. Fue este ministro rápido y eficaz en sus providencias, habiéndose propuesto aumentar nuestras escuadras hasta el número de sesenta navíos y sesenta y cinco fragatas. Promovió el comercio activo de mar, los gremios de pesca, la construccion de buques mercantes, y acopió abundancia de madera y efectos; continuó y mejoró el arsenal de la Carraca, construyó de nuevo los magníficos del Ferrol y de Cartagena, mandó construir doce navíos á la vez, y compró otros, y en fin, haciendo venir constructores extranjeros, á falta de nacionales, probó por mil medios su saber y su ardiente deseo de engrandecer á España por la dominacion de los mares.

Tal era el estado de nuestra Marina al empezar el reinado de

Cárlos III. Dejó Ensenada el ministerio en 1754; mas no cesaron por eso los esfuerzos para fomentarla. Se formó la ordenanza de arsenales, y se instituyeron las juntas en los departamentos, subiendo en el año de 1779 nuestra escuadra á sesenta y tres navíos con su proporcionado número de buques de menor porte, abasteciéndose los arsenales de tal cantidad de toda clase de efectos, que por espacio de tres años pudieron surtir en Cádiz de cuanto necesitaron á las fuerzas francesas que, ó combinadas con las nuestras ó independientes, buscaron nuestros abundantes recursos.

Entró á servir el ministerio de Marina por el año de 1783 el señor Valdes, que, sin alterar el sistema que encontró establecido, hizo esfuerzos tan grandes para fomentar la Marina de guerra, que asombró á Europa.

Redactó y aprobó las ordenanzas generales, mejoró la instruccion de los oficiales de la Armada, fomentó el cultivo del cáñamo, estableció fábricas, y construyó diques y edificios, obteniendo por resultado un aumento tan prodigioso en la escuadra, que en 1787, cuando con motivo de desavenencias entre las cortes de Paris y Lóndres, la de Madrid interpuso su mediacion, resuelta á sostenerla con las armas, se empezaron á equipar á la vez cincuenta navíos; y en fin, puede citarse como prueba evidente del asombroso incremento que bajo su administracion recibió este ramo, que en 1793, cuando la dejó, tenia la Armada setenta y seis navíos, cincuenta y dos fragatas, diez corbetas, nueve jabeques, diez y seis urcas, cuarenta y tres bergantines, cinco paquebots, siete balandras, diez goletas, cuatro galeras, dos galeotas y setenta y siete buques de menor importancia, total de fuerza que ha sido el punto culminante y apogeo de nuestra Marina.

Rápidamente, y de la manera que á esta esposicion conviene, he trazado el curso ascendente de nuestra historia naval desde que el grande genio de Patiño la dió vida, hasta que la fuerza de voluntad é inteligencia de Valdes la levantaron á su mayor y mas portentosa altura.

Desde la separacion de este ministro entra un nuevo período de decadencia, de debilidad, de tan rápido descenso, que aumentando instantáneamente su velocidad, á la manera que los cuerpos graves

en su caída, nos ha colocado en la situación en que nos hallamos.

Por el año de 1805 ya se había reducido nuestra escuadra á cuarenta y dos navíos y treinta fragatas, veinte corbetas y quince urcas, y en el de 1814, cuando tuvo lugar la paz, solo contábamos seis navíos armados y diez ocho desarmados, once fragatas armadas y ocho sin armar, nueve corbetas y algunos bergantines. Continuó la destruccion siempre creciente, hasta que en 1823 no nos quedaban mas que cuatro navíos útiles y cuatro en muy mal estado y desarmados, diez fragatas, entre ellas solo nueve armadas, nueve corbetas, diez bergantines y diez siete goletas, de las que solo siete estaban en accion.

En esta época subió al ministerio el conde de Salazar, hombre entendido, pero cuyos esfuerzos no impidieron que por el año de 1830, y despues de siete de su administracion, se hubiesen reducido nuestras fuerzas navales á tres navíos, cuatro fragatas, dos desarmadas, dos corbetas, diez bergantines y cinco goletas.

Materia digna de muy graves meditaciones son, Señora, los dos notables períodos que se observan en nuestra historia naval, de acrecimiento y de ventura el primero, de disolucion y decadencia el segundo; y mas dignos todavía para servir de escuela productiva á quien, como el ministro que tiene la honra de hablar á V. M., ha necesitado, para corresponder bien y fielmente á tan elevada confianza, estudiarlos profundamente despues de ser llamado á la direccion de este poderoso elemento, creyéndose obligado á manifestar á V. M. que si no retrocedió asombrado delante de tan imponente responsabilidad, fue porque, aparte de otros motivos políticos, creyó que su corazon, su buen deseo, una aplicacion constante, su celo ardiente y su amor á la patria bastarian á llenar los vacíos que en su instruccion pudiera haber dejado la estrañeza de su carrera pública á los negocios de la Marina.

La opinion de muchos escritores entendidos se halla conforme en atribuir gran parte del fomento que empezó á sentir nuestra Marina de guerra bajo el reinado glorioso de los reyes Católicos, al acta de navegacion establecida por los mismos, porque privilegiando la bandera española mercante sobre todas las demas, dió grande impulso á este ramo, base imprescindible sobre que se asienta la

Marina militar, y cuya relacion es necesario conservar, puesto que no es dado que prospere ni aun exista la una sin la otra: y así lo entendieron los ingleses cuando, bajo la dominacion de Cronwell, adoptaron la idea principal de aquella ley, cuyo espíritu han sostenido hasta que su poder marítimo se ha visto nutrido, fuerte y completamente superior al restante de las demas naciones.

No hay duda que los reglamentos, fomento de la marinería y organizacion de tropas, construccion de un arsenal y otras disposiciones de Patiño, la proteccion de los gremios de pesca y del comercio activo de mar, la construccion de otros dos arsenales, el acopio de maderas y el genio de Ensenada tuvieron gran parte en el desarrollo prodigioso que las armadas recibieron bajo su direccion; pero tambien lo es que los caudales exorbitantes que de América vinieron hubieron de emplearse casi enteros en la construccion naval, y que estos grandes ingenios mas se cuidaron de aumentar el número de bajeles, que de proporcionarse hombres que hábilmente los manejaran, y producciones y comercio que los sostuvieran; y esta y no otra es la razon de que nuestros buques adoleciesen en aquellos tiempos de su mayor gloria de falta de marineros, porque creábanse estas fuerzas en desproporcion monstruosa respecto de la Marina mercante, que nunca llega á desarrollarse sin abundantes producciones, cuya baratura proporcione un buen sistema de comunicaciones interiores, acierto en los aranceles, y ventajas grandes y marcadas sobre la Marina mercante superior de los paises extranjeros. De aquí el éxito desgraciado de algunos encuentros en que la consumada pericia de los jefes y oficiales y el heróico valor de todas las clases no fueron suficientes para asegurarnos la victoria; de aquí el que tan luego como cesaron de venir los caudales de Méjico y del Perú desapareció nuestra Marina.

Tambien debe agregarse á este error el muy grave cometido en politica, cuando unida con la de Francia y la de Holanda, sustuvo nuestra bandera la disidencia de las colonias inglesas, que costó á nuestra Marina la pérdida de ocho navíos y otros muchos buques, debiendo añadir á estas desgracias la pérdida de cuatro navíos con la isla de la Trinidad, otros cuatro en el cabo de San Vicente, cinco y algunas fragatas en la expedicion que en 1794 fue á la Habana, y

por último, el combate de Trafalgar, que aceleró, mas no causó la ruina definitiva de nuestra Armada.

Comunmente atribúyese al mal éxito de este combate la decadencia de nuestra Marina, y conviene fijar aquí lo errado de esta asercion, cuyo poco fundamento se infiere si se considera que despues de esta derrota aun teníamos setenta navios y fragatas y cuarenta buques menores, que hubieran podido reponer aquella quiebra, y no hubieran desaparecido sucesivamente sin otro nuevo combate, á haber estado asentada su existencia sobre mas sólidas y mejor entendidas bases.

El abandono del acta de navegacion; el ningun cuidado que se tuvo con los bosques; el poco abrigo que se dió al fomento y multiplicacion del cáñamo y demas primeras materias que entran por mucho en la construccion naval; el completo desprecio con que se miraron siempre las pesquerías, y aun las trabas que constantemente está sufriendo esta importante industria, tan protegida en otros paises; el vicio de los aranceles, que tienden ordinariamente, mas á recaudar ingresos por el momento que á crear mayores recursos para lo futuro; la destruccion del Cuerpo de Ingenieros hidráulicos; la ruina de los arsenales; el errado sistema de educacion dado á nuestros oficiales de Marina y de artillería de mar; la inversion de caudales en la compra de buques extranjeros; nuestras discordias civiles; la pérdida de nuestras colonias, y la admision de la doctrina de libertad de comercio, que tantas naciones proclaman hoy como conveniente, cuando ya su Marina está en el apogeo mayor posible, y que censuraban y no admitian, antes la condenaban, cuando era nula y reducida, como la nuestra es hoy, son, Señora, las causas principales que han producido en fuerza de años la pérdida completa de nuestro poder marítimo, si bien ligadas con algunas otras que, de todo punto estrañas á los ramos sujetos á mi direccion, no creo necesario enumerar. Así se infiere del estudio detenido de la historia, rápidamente desenvuelta en esta esposicion; así piensan tambien cuantas personas entendidas han podido ser consultadas, y así lo afirma la pública opinion, con muy ligeras escepciones.

Convencido, Señora, de que, terminadas nuestras querellas civiles, es indispensable que el gobierno de V. M. se dedique con calor y

marcada deferencia al remedio de tantos males, y de que, si bien esto no puede alcanzarse en un corto plazo, no por eso deja de ser absolutamente necesario el ocuparse de ir poniendo los cimientos sobre que otros edifiquen, he juzgado conveniente someter á la aprobacion de V. M. los proyectos de decreto que á continuacion acompaño, dirigidos á establecer un Colegio general naval, á dar propiedad é intervencion sobre los bosques á la Marina, á fomentar la pesca, como plantel de marineros y medio industrial de produccion, á aumentar el número de los buques de guerra con destino á una importante colonia, á proporcionarse medios de comunicacion entre estas y la metrópoli, y á abrir á nuestros jóvenes marinos una escuela práctica, de que hasta ahora han carecido, visitando con frecuencia los mares de la India; y no me ocupo del remedio de la desnudez y miseria en que se hallan las beneméritas clases de tropa y marinería, porque ya el gobierno de V. M. ha acudido á él disponiendo la construccion de vestuario y el pago de las obligaciones preferentes de la Armada.

Me reservo todavía presentar á la aprobacion de V. M. proyectos de disposiciones que, á mi juicio, deberán tomarse sobre la actual organizacion del Cuerpo de la Armada, y sobre otros extremos que merecen meditarse, por lo importantes y graves, con mas detenimiento del que me ha permitido el tiempo que ha que V. M. se dignó honrarme con su confianza: concluyendo, Señora, con rogar á V. M. se digne aprobar los que á continuacion tengo la honra de presentarla, porque si bien no constituyen el complemento de cuanto hacerse puede y debe en materia tan interesante, se dirigen al menos á la regeneracion y desarrollo del poder marítimo de esta nacion, que cifra la gloria de su porvenir en el feliz reinado de V. M.=
Señora.=A L. R. P. de V. M.=JOSÉ FILIBERTO PORTILLO.

the first of these is the fact that the
the second is the fact that the
the third is the fact that the
the fourth is the fact that the
the fifth is the fact that the
the sixth is the fact that the
the seventh is the fact that the
the eighth is the fact that the
the ninth is the fact that the
the tenth is the fact that the

the eleventh is the fact that the
the twelfth is the fact that the
the thirteenth is the fact that the
the fourteenth is the fact that the
the fifteenth is the fact that the
the sixteenth is the fact that the
the seventeenth is the fact that the
the eighteenth is the fact that the
the nineteenth is the fact that the
the twentieth is the fact that the

APÉNDICE NÚM. 2.

Relacion de los buques de guerra de que se componia la Armada española en 1790, época de su mayor engrandecimiento, con espresion de los cañones que montaban, parajes en que fueron contruidos, años en que se botaron al agua y fin que cada bajel ha tenido.

NOMBRES	Puertos.	ASTILLEROS	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
de los buques.		donde fueron contruidos.		

NAVIOS.

<i>Santisima Trinidad. . . .</i>	140 Habana. . . . 1769	Se fue á pique en el combate de Trafalgar, en 21 de octubre de 1805, habiendo sido herido el general D. Baltasar Cisneros, que lo montaba, y su comandante, el brigadier D. Francisco Javier de Uriarte.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se hogaron al agua.	Fin en cada bajel ha tenido.
---------------------------	---------	--	------------------------------------	------------------------------

<i>Purísima Con-</i>	}	112 Ferrol. . . .	1780	{	Se perdió en la bahía de Cádiz á resultas de un furioso temporal el 9 de marzo de 1810, y no pudo sacarse porque lo quemaron los franceses: lo mandaba el capitán de navío, D. Rafael Maestre.
<i>cepcion. . .</i>					

<i>San José. . .</i>	}	112 Ferrol. . . .	1783	{	Apresado por los ingleses en el combate naval de San Vicente el 14 de febrero de 1797: murió en el mismo el general D. Francisco Javier de Winthuysen, que lo montaba, y era su comandante el brigadier D. Pedro Pineda.

<i>Santa Ana. .</i>	}	112 Ferrol. . . .	1784	{	Se fue á pique en el arsenal de la Habana por falta de carena el año de 1816.

<i>Conde de Regla.</i>	}	112 Habana. . . .	1786	{	Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1818.

<i>Salvador del</i>	}	112 Ferrol. . . .	1787	{	Apresado por los ingleses en 14 de febrero de 1797, en el combate naval de San Vicente, habiendo muerto su comandante, el brigadier D. Antonio Yepes.
<i>mundo. . .</i>					

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bujel ha tenido.
<i>Real Carlos.</i> . .	112	Habana. . . .	1787	Se voló en el estrecho de Gibraltar en la noche del 12 de julio de 1804, batiéndose con el <i>San Hermenegildo</i> por una estratagemá de los ingleses: lo mandaba el capitán de navío, D. José Ezquerria.
<i>San Hermenegildo.</i> . . . }	112	Habana. . . .	1789	Id. en todo al anterior, y lo mandaba el capitán de navío, D. Manuel Empan.
<i>Mejicano.</i> . .	112	Habana. . . .	1786	Se deshizo en el Ferrol por falta de carena en virtud de real órden de 8 de octubre de 1813.
<i>San Carlos.</i> . .	94	Habana. . . .	1763	Se deshizo en Cartagena por falta de carena en 1829.
<i>San Fernando.</i>	94	Habana. . . .	1767	Se deshizo en Ferrol por falta de carena en virtud de real órden de 8 de octubre de 1813.
<i>Rayo.</i>	94	Habana. . . .	1749	Después del combate de Trafalgar se perdió este navío sobre Arenas Gordas, á resultas de un furioso temporal, el 23 de octubre de 1805: lo mandaba el brigadier D. Enrique Magdonell.

NOMBRES	ASTILLEROS	Fin que da bajel ha tenido.
de los buques.	donde fueron construidos.	
Portes.		

Años en que se
bujaron al agua.

San Nicolas. . 80 Cartagena.. . 1769 { Apresado por los ingleses en el combate naval de San Vicente el 14 de febrero de 1797: murió en él su comandante, el brigadier D. Tomas Geraldino.

San Vicente. . 80 Cartagena.. . 1768 { Fue quemado en el puerto de Chaguaramas, en la isla de Trinidad, el 16 de febrero de 1797 para evitar que cayese en poder de los ingleses: lo montaba el general D. Sebastian Ruiz de Apodaca, y era su comandante el brigadier D. Gerónimo Gonzalez de Mendoza.

San Rafael. . 80 Habana. . . . 1771 { Apresado por los ingleses en el combate naval de Finisterre el 22 de julio de 1805, habiendo sido herido su comandante, el brigadier D. Francisco Montes.

Bahama. . . . 74 Habana. . . . 1784 { Apresado por los ingleses en el combate de Trafalgar el 21 de octubre de 1805, y echado á pique á los pocos días en Gibraltar por su mal estado: murió en la acción su comandante, el brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
---------------------------	---------	--	---------------------------------------	-------------------------------

<i>San Dámaso.</i>	74	Cartagena..	1776	{ Fue quemado en el puerto de Chaguaramas, en la isla de Trinidad, el 16 de febrero de 1797 para evitar que cayese en poder de los ingleses, lo que no se consiguió, por- que estos apagaron el fue- go y apresaron el navío: era su comandante el ca- pitán de navío, D. José Jordan.
--------------------	----	-------------	------	---

<i>San Agustin.</i>	74	Guarnizo...	1768	{ Se fue á pique en el combate naval de Trafal- gar el 21 de octubre de 1805, habiendo sido he- rido su comandante, el brigadier D. Felipe Jado Cagigal.
---------------------	----	-------------	------	--

<i>San Sebastian.</i>	74	Pasajes. . . .	1783	{ Se vendió á los france- ses en mayo de 1799, en- tregándolo en Cádiz.
-----------------------	----	----------------	------	---

<i>Africa.</i>	74	Carraca. . . .	1752	{ Se deshizo en la Car- raca en 1809.
------------------------	----	----------------	------	--

<i>Galicia.. . . .</i>	74	Habana. . . .	1730	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1797.
------------------------	----	---------------	------	---

<i>Arrogante. . .</i>	74	Guarnizo. . .	1734	{ Fue quemado en el puerto de Chaguaramas el 16 de febrero de 1797 para evitar que cayese en poder de los ingleses: lo mandaba el capitán de navío, D. Rafael Benasar.
-----------------------	----	---------------	------	--

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Magnánimo.</i> . .	74	Ferrol. . . .	1754	{ Se perdió sobre la Si- sarga en 12 de julio de 1794: lo mandaba el capitan de navío, D. Ra- mon Topete.
<i>Oriente.</i>	74	Ferrol. . . .	1753	{ Se deshizo en Ferrol por falta de carena en el año de 1806.
<i>San Eugenio.</i> .	74	Ferrol. . . .	1773	{ Se escluyó en la Car- raca por falta de carena en 1804.
<i>San Fermin.</i> . .	74	Pasajes. . . .	1782	{ Se escluyó en la Car- raca el año de 1808.
<i>San Gabriel.</i> . .	74	Ferrol. . . .	1772	{ Se fue á pique por falta de carena en la Carraca en 1808.
<i>Santa Isabel.</i> .	74	Cartagena.. .	1767	{ Fue deshecho en el apostadero de la Habana por falta de carena en el año de 1803.
<i>San Isidro.</i> . . .	74	Ferrol. . . .	1768	{ Fue apresado por los ingleses en el combate naval de San Vicente el 14 de febrero de 1797, y lo mandaba el capitan de navío, D. Teodoro Argu- mosa.
<i>San Joaquin.</i> .	74	Cartagena.. .	1774	{ Se deshizo en Cartage- na por falta de carena en 1817.

NOMBRES de los buques.	Puertos.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se volvieron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>San Juan Nepomuceno.</i>	74	Guarnizo.	1766	{ Fue apresado por los ingleses en el combate naval de Trafalgar, el 21 de octubre de 1803, des- pues de haber muerto su comandante, el brigadier D. Cosme Damian de Churruca.
<i>San Justo.</i>	74	Cartagena.	1779	{ Se deshizo en Cartage- na por falta de carena en 1828.
<i>Serio.</i>	74	Guarnizo.	1784	{ Se deshizo en Ferrol por falta de carena en 1805.
<i>San Pedro A- póstol.</i>	74	Ferrol.	1770	{ Pertenecía á la escua- dra del general Alava, y por inútil se echó á pique en Manila, en 1801, para formar muelle sobre él.
<i>San Telmo.</i>	74	Ferrol.	1788	{ Este buque salió de Cá- diz para Lima en 1819, y por no haberse sabido de él, se supone pereció en cabo de Hornos, no ha- biéndose salvado nadie: lo mandaba el brigadier D. Rosendo Porlier.
<i>Europa.</i>	74	Ferrol.	1789	{ Sufrió un fuerte hura- can en Manila, en 1801, y quedando inútil para na- vegación, fue echado á pique, y se formó muelle so- bre él.
<i>Angel.</i>	74	Cartagena.	1773	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1810.

NOMBRES	Puertos.	ASTILLEROS	Años en que se hicieron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
de los buques.		donde fueron construidos.		
<i>Atlante...</i>	74	Cartagena..	1754	{ Se entregó á la república francesa en 22 de setiembre de 1801, en virtud de real orden de 34 de marzo anterior, haciéndose cargo de él el capitán de navío, Mr. Villegris.
<i>Brillante...</i>	74	Ferrol...	1754	
<i>Firme...</i>	74	Cádiz...	1754	{ Se quemó en el arsenal de Cartagena el 10 de octubre de 1790. Apresado por los ingleses en el combate naval de Finisterre en 22 de julio de 1803: lo mandaba el capitán de navío, don Rafael Villavicencio.
<i>Gallardo...</i>	74	Ferrol...	1754	
<i>Glorioso...</i>	74	Ferrol...	1755	{ Fue quemado en el puerto de Chaguaramas, en la isla de Trinidad, el 16 de febrero de 1797 para evltar que cayese en poder de los ingleses: lo mandaba el capitán de navío, D. Gabriel Sorondo. Se procedió á su desguace en Cartagena en virtud de real orden de 5 de mayo de 1818.
<i>Guerrero...</i>	74	Ferrol...	1755	

{ En la actualidad se halla desarmado en la dársena del Ferrol.

NOMBRES	Puertos.	ASTILLEROS	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada buque ha tenido.
de los buques.		donde fueron construidos.		
<i>San Antonio.</i>	74	Cartagena..	1783	{ Se entregó á la república francesa el 25 de mayo de 1801, en virtud de real orden de 31 de marzo anterior, haciéndose cargo de él el contraalmirante Dumanoir.
<i>San Francisco de Asis.</i> . . .	74	Guarnizo. . .	1767	{ Naufragó despues del combate de Trafalgar, á resultas del furioso temporal que sobrevino el 23 de octubre de 1803, en la costa del Puerto de Santa María: lo mandaba el capitán de navío, D. Luis de Florez.
<i>San Genaro.</i>	74	Cartagena..	1766	{ Se entregó á la república francesa el 24 de julio de 1801, consecuente á real orden de 31 de marzo anterior, recibéndolo el contraalmirante Dumanoir.
<i>San Ildefonso.</i>	74	Cartagena..	1783	{ Apresado por los ingleses en el combate naval de Trafalgar el 21 de octubre de 1803, habiendo sido herido su comandante, el brigadier D. José de Vargas y Varaes.
<i>San Juan Bautista</i>	74	Cartagena..	1772	{ Se fue á pique por falta de carena el año de 1809 en los caños de la Caraca.
<i>San Lorenzo.</i>	74	Guarnizo. . .	1768	{ A pique en la Habana por falta de carena el año de 1813.

NOMBRES	Puertos.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin queda bajel ha tenido.
de los buques.				
<i>San Pablo.</i> . . .	74	Ferrol.. . . .	1771	{ Este navío, con el nuevo nombre de <i>Soberano</i> , se halla armado, y hace su servicio en el apostadero de la Habana.
<i>San Pascual.</i> . .	74	Guarnizo. . . .	1767	{ Desguazado en Carta- gena por falta de carena en 1797.
<i>Terrible.</i> . . .	74	Cartagena.. . .	1754	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1811.
<i>Triunfante.</i> . . .	74	Ferrol.. . . .	1756	{ Se perdió en la rada de Rosas, á consecuencia de un temporal, en enero de 1793, y lo mandaba el capitan de navío, D. Juan Vicente Yañez.
<i>Vencedor.</i> . . .	74	Ferrol.. . . .	1755	{ Entregado á los france- ses en 1806, en lugar del <i>Argonauta</i> , de dicha na- cion. Apresado despues por los españoles en la bahía de Cádiz, en 1808, se deshizo en la Carraca por falta de carena en el año de 1810.
<i>San Francisco } de Paula. . .</i>	74	Cartagena.. . .	1788	{ Se deshizo en Carta- gena por falta de carena en 1820.
<i>Velasco.</i>	74	Cartagena.. . .	1764	{ Se deshizo en Carta- gena por falta de carena en 1797.
<i>España.</i>	68	Cádiz.	1757	{ Se deshizo en Vigo por falta de carena en 1809, consecuente á real orden de 12 de octubre de 1807.

NOMBRES de los buques.	Puertos	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se holaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>San Isidoro.</i> . .	68	Nápoles. . . .	1766	{ Naufragó frente á Pa- lamós , en la costa de Ca- taluña , el 26 de octubre de 1794, y lo mandaba el capitan de navío , D. José de la Valeta.
<i>Santo Domin- go.</i> }	68	Ferrol.. . . .	1781	{ Se deshizo en Carta- gena por falta de carena en 1807.
<i>San Ramon.</i> . .	68	Habana. . . .	1775	{ Se fue á la playa del puerto de Santa María en el temporal ocurrido en Cádiz en 9 de marzo del año de 1810, y no pudo sacarse porque lo que- maron los franceses : lo mandaba el capitan de navío , D. Fernando Bus- tillo.
<i>San Felipe.</i> . .	68	Ferrol.. . . .	1781	{ Fue vendido á los holan- deses en sesenta y cinco mil pesos sencillos, en vir- tud de real orden de 8 de julio del año de 1794.
<i>América.</i> . . .	68	Habana. . . .	1766	{ Se vendió para leña en la Carraca en 1823.
<i>San Pedro Al- cántara.</i> . . }	64	Habana. . . .	1788	{ Se quemó fondeado so- bre la isla de Coche , en Costa-Firme, el año 1815: lo mandaba el capitan de navío , D. José María Sa- lazar.

NOMBRES de los buques.	Portos.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin a que cada bajel ha tenido.
<i>San Leandro..</i>	64	Ferrol.. . . .	1787	{ A pique en la Habana por falta de carena en el año de 1813.
<i>SanFulgencio.</i>	64	Cartagena.. .	1787	{ Idem en todo al anterior el año de 1814.
<i>Astuto.</i>	58	Habana.. . . .	1758	{ Se deshizo en Carta- gena por falta de carena en 1810.
<i>Castilla.. . . .</i>	58	Ferrol.. . . .	1780	{ Siendo ponton en la ba- hía de Cádiz, se fue á la playa en 1810, y lo que- maron los franceses.
<i>Peruano.</i>	58	Guayaquil.. .	1750	{ Por real órden de 26 de enero de 1790 se mandó borrar este navío de la lista de la Armada por ha- berse vendido.
<i>San Julian.. .</i>	58	Cartagena.. .	1781	{ Se deshizo en la Carra- ca por falta de carena en 1830.
<i>Miño..</i>	54	Ferrol.. . . .	1779	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1813.
<i>La Ferme. . .</i>	74	»		{ Fue entregado este na- vío en la Habana por los franceses en 1794, cuando la guerra con la república, y sirvió en la Armada es- pañola, hasta que por falta de carena se deshizo en Cádiz en 1808.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bujel ha tenido.
---------------------------	---------	--	---------------------------------------	-------------------------------

FRAGATAS.

<i>Nuestra Señora de Loreto.</i>	40	Ferrol.. . . .	1781	{ Se perdió en el rio de la Plata, y fue borrada de las listas de la Armada por real órden de 21 de setiembre de 1792: la mandaba el capitan de navío, D. Diego Guiral.
<i>Sabina.</i>	40	Ferrol.. . . .	1781	{ Deshecha en la Habana por falta de carena y no poderla aguantar á flote el año de 1828.
<i>Astrea.</i>	34	Cartagena.. . .	1736	{ Se echó al traves en la Carraca en 1818.
<i>Asuncion.</i>	34	Ferrol.. . . .	1772	{ Naufragó en el banco Inglés, sobre la costa de Buenos-Aires, en 20 de mayo de 1803, pereciendo toda su tripulacion, á escepcion de veinte y tres hombres, entre ellos un alférez de fragata: la mandaba el capitan de fragata, D. Juan Domingo Deslobes.

NOMBRES	Puertos.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se bolaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
de los buques.				
Colon.	34	»	{	Era inglesa, y fue apresada por la escuadra del general D. Luis de Córdoba en 1780: se arrumbó en Cádiz en 1801.
Nuestra Señora de la O. }	34	Habana. . . .		{ Se perdió en Vera-Cruz en 1805, y la mandaba el capitán de fragata, D. Miguel de Palacios Ruiz.
ra del Rosario. . . . }	34	Ferrol. . . .	1770	
ra del Rosario. . . . }	34	Ferrol. . . .	1770	{ Naufragó sobre la costa de Cataluña en marzo del año de 1793: la mandaba el capitán de fragata, don Vicente Ferrer del Pomar.
Santa Agueda. . . .	34	Habana. . . .	1776	
Liebre.	34	Cádiz. . . .	1775	{ Se deshizo en la Caraca por falta de carena en 1804.
Cármén.	34	Ferrol. . . .	1770	
Santa Balbina. . . .	34	»	{	Era inglesa, y fue apresada por la escuadra de D. Luis de Córdoba en el año de 1780: se dió de baja por inútil en 1794.
Sta. Bárbara. . . .	34	Guarnizo. . . .	1768	
Sta. Bárbara. . . .	34	Guarnizo. . . .	1768	{ Se perdió sobre la isla de Juan Fernandez en el año de 1794.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Santa Cecilia.</i>	34	Habana. . . .	1778	Perseguida por dos navíos ingleses sobre Trinidad de Barlovento en febrero de 1797, se quemó con la escuadra del general D. Sebastian Ruiz de Apodaca: la mandaba el capitán de navío, D. Manuel Urtezabel.
<i>Sta. Dorotea.</i>	34	Ferrol. . . .	1775	Apresada por un navío inglés sobre las aguas de Alicante en 15 de julio de 1798, y la mandaba el capitán de fragata, D. Manuel Guerrero y Serón.
<i>Santa Lucia.</i>	34	Habana. . . .	1770	{ Se deshizo en Cartagena por falta de carena en 1823.
<i>Santa Magdalena.</i>	34	Ferrol. . . .	1773	Naufragó en Vivero á resultas de un temporal el 2 de noviembre de 1840, pereciendo la mayor parte de su dotacion: la mandaba el capitán de navío, D. Blas Salcedo, y llevaba la insignia del de la misma graduacion, D. Joaquin Zarrans: ambos fallecieron en el naufragio.
<i>Sta. Maria de la Cabeza.</i>	34	Habana. . . .	1780	{ Pertenecia á la escuadra del general Alava, y se perdió en Manila el año de 1804, formándose muelle sobre ella.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se bujaron al agua.	Fin que cada bujel ha tenido.
<i>Santa Matilde.</i>	34	Habana. . . .	1778	Hallándose la España en plena paz con Inglaterra, fue batida y apresada por un navío y una fragata ingleses el 23 de octubre de 1804, al día siguiente de salir de Cádiz para Veracruz: la mandaba el capitán de navío, D. José de la Guardia.
<i>Santa Rosa.</i>	34	Ferrol. . . .	1782	Se deshizo en Cartagena por falta de carena en 1807.
<i>Santa Rosalia.</i>	34	Cartagena..	1767	Por real orden de 7 de marzo de 1803 se procedió á su desguace en Cádiz por su mal estado.
<i>Santa Rufina.</i>	34	Cartagena..	1777	Se deshizo y vendió en Cádiz por falta de carena en 1816.
<i>Venus.</i>	34	Cádiz. . . .	1783	A pique en Cádiz por falta de carena en 1809.
<i>Nuestra Señora de Atocha.</i>	34	Habana. . . .	1789	Se quemó en el puerto de la Habana estando fondeada y lista para salir á la mar el año de 1810: la mandaba el capitán de fragata, D. Lorenzo José de Noriega.
<i>Nuestra Señora de la Paz.</i>	34	Ferrol. . . .	1783	Naufragó en el temporal de Cádiz el 9 de marzo de 1810, y la mandaba el capitán de fragata, D. Rafael de Lobo.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se volvieron al agua.	Fin que cada buque ha tenido.
<i>Nuestra Señora del Pilar.</i>	34	Ferrol.. . . .	1782	{ Desguazada en Ferrol por falta de carena en 1808.
<i>Nuestra Señora de Guadalupe.. . .</i>	34	Habana.	1786	{ Se perdió en la costa de Valencia el 15 de marzo de 1799 perseguida por los ingleses : la mandaba el capitán de fragata, don José de la Encina.
<i>Santa Elena.</i>	34	Ferrol.. . . .	1773	{ Perseguida por un navío y una fragata ingleses, con quienes se batió, varó y se perdió en Conil en 26 de abril de 1797: la man- daba el capitán de fragata, D. Juan Carranza.
<i>Sta. Catalina.</i>	34	Habana.	1787	{ Se deshizo en Carta- gena por falta de carena en 1819.
<i>Santa María.</i>	34	Ferrol.. . . .	1783	{ Naufragó en la noche del 24 al 25 del mes de abril de 1797 en los mares del Asia, á resultas de un furioso temporal: la man- daba el capitán de fragata, D. Fernando Quintano y Solís.
<i>Santa Leocadia.</i>	34	Ferrol.. . . .	1787	{ Se perdió en la costa de Guayaquil en 1804, y la mandaba el capitán de na- vío, D. Antonio de la Bar- reda.
<i>Santa Paula.</i>	34	" "	"	{ Fue apresada á los in- gleses el año de 1780 por la escuadra de D. Luis de Córdoba, y se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1794.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin a cada buque ha tenido.
<i>Santa Perpetua</i>	34	Ferrol.. . . .	1772	{ Por inútil fue dada de baja en 1808.
<i>Primera Santa Teresa</i>	34	Guarnizo. . . .	1768	{ Se entregó al rey de Nápoles en cambio del na- vio San Isidoro en 1777.
<i>Segunda Santa Teresa</i>	34	Ferrol.. . . .	1787	{ Apresada por dos navíos ingleses sobre Mallorca el día 5 de febrero de 1799: la mandaba el capitán de fragata, D. Pablo Perez.
<i>Santa Casilda</i>	34	Cartagena.. . .	1784	{ Se deshizo en Ferrol por falta de carena en el año de 1832.
<i>Santa Brigida</i>	34	Cartagena.. . .	1785	{ Apresada por tres fra- gatas inglesas sobre los Corrobados, en la costa de Galicia, el 17 de octubre de 1799, y la mandaba el capitán de fragata, D. An- tonio Pilon.
<i>Santa Florentina</i>	34	Cartagena.. . .	1786	{ Apresada por dos navíos y una fragata ingleses el 7 de abril de 1800 sobre cabo Santa María: la man- daba el teniente de navío, D. Manuel Novales, que fue herido.
<i>Sa. Gertrudis</i>	34	Guarnizo. . . .	1768	{ Apresada por un navío inglés sobre el cabo de Santa María el 7 de di- ciembre de 1804: la man- daba el teniente de navío, D. Juan José Salomon.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Soledad.</i>	34	Cartagena..	1788	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1821.
<i>Mercedes.</i>	34	Habana. . . .	1786	{ Se voló en el combate sostenido por la division del general Bustamante contra los ingleses, hallándose en plena paz, el 5 de octubre de 1804: la mandaba el capitan de navío, D. José Manuel de Goicoa.
<i>Palas.</i>	34	Ferrol.. . . .	1789	{ Por inútil se dió de baja en la Armada en 1798.
<i>Juno.</i>	34	Ferrol.. . . .	1789	{ Se fue á pique porsu mal estado en la navegacion de Puerto-Rico á Cádiz en octubre de 1802: la mandaba el capitan de navío, don Juan Ignacio Bustillos.
<i>Santa Escolástica.</i>	34	Ferrol.. . . .	1778	{ Por inútil se dió de baja en la Armada en 1800.
<i>Vichem-comb.</i>	34			{ Fue apresada á los ingleses por la escuadra del general Córdoba en 1780, y sirvió hasta el año de 1794, que se deshizo en Cádiz por inútil.
<i>Mahonesa.</i>	34	Mahon. . . .	1789	{ Apresada por los ingleses en 13 de octubre del año de 1796: la mandaba el capitan de fragata, don Tomás de Ayalde.

NOMBRES	ASTILLEROS		
de los buques.	donde fueron construidos.	Años en que se dieron al agua.	Fin queda bajel ha tenido.

Perla. 34 Cartagena.. 1789 { En el día existe armada,
y se halla de estacion en
el rio de la Plata.

Santa Clara. . . 34 Ferrol.. . . . 1784 { Fue apresada por los in-
gleses en plena paz el 5 de
octubre de 1804 con la di-
vision del general Busta-
mante: la mandaba el ca-
pitán de fragata, D. Diego
Aleson.

Relacion de los buques de guerra que se han construido despues del año de 1797, con espresion de los astilleros donde se hicieron, cañones que montaban, años en que se botaron al agua, y fin que cada bajel ha tenido.

NOMBRES de los buques.	Pórtos	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
---------------------------	--------	--	------------------------------------	-------------------------------

NAVIOS.

<i>Reina Luisa,</i> <i>despues Fer-</i> <i>nando VII.</i>	{	112 Ferrol.. . . .	1794	{ Se fue á pique de resul- tas de un fuerte temporal sobre la costa de Africa, salvándose su dotacion en la ensenada de Bujía el 9 de diciembre de 1815: lo mandaba el capitan de na- vío, D. Manuel Posadas.
<i>Principe de As-</i> <i>turias. . . .</i>	{	112 Habana.	1794	{ Se fue á pique en la Ha- bana por falta de carena en 1814.
<i>Intrépido.. . .</i>	{	74 Ferrol.. . . .	1790	{ Se entregó á la repú- blica francesa el 1.º de ju- lio de 1804, en virtud de real orden de 31 de marzo anterior, recibiendo el contra-almirante Duma- noir.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin queda baje ha tenido.
<i>Infante D. Pe- layo.</i>	74	Habana. . . .	1791	Se entregó á los france- ses el 23 de abril de 1802 en el puerto de Brest, ha- ciéndose cargo de él el prefecto marítimo, Mr. Caf- farelly; todo en virtud de real orden.
<i>Neptuno. . . .</i>	74	Ferrol. . . .	1795	Se perdió sobre la costa del Puerto de Santa María en el temporal despues del combate de Trafalgar, el 23 de octubre de 1805: lo mandaba el brigadier D. Cayetano Valdes, que fue gravemente herido en el combate.
<i>Montañez. . .</i>	74	Ferrol. . . .	1794	Se perdió en la bahía de Cádiz sobre la costa de Puerto Real el 9 de marzo de 1810, á resultas de un fuerte temporal, y no se pudo sacar porque lo in- cendiaron los franceses: lo mandaba el brigadier don José de Quevedo.
<i>Conquistador..</i>	74	Cartagena.. .	1791	El 23 de abril de 1802 fue entregado á los france- ses en el puerto de Brest, haciéndose cargo de él el prefecto marítimo, Mr. Caf- farelly; todo en virtud de real orden.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se dotaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Monarca</i>	74	Ferrol	1794	{ Se perdió sobre Sanlúcar el 23 de octubre del año de 1805, despues del combate de Trafalgar, á resultas del fuerte temporal que sobrevino: lo mandaba el capitan de navío, D. Teodoro Argumosa, que fue herido en el combate.
<i>Argonauta</i> . . .	74	Ferrol	1796	{ Se fue á pique en el combate de Trafalgar el 21 de octubre de 1805: lo mandaba el capitan de navío, D. Antonio Pareja, que fue herido en el combate.
<i>Soberano</i>	74	Habana	1791	{ Se dió por inútil y se deshizo en Cádiz en 1804.
<i>Asia</i>	68	Habana	1790	{ Se sublevó su dotacion en la isla de Guajan, capital de las islas Marianas, el 10 de marzo de 1825, y echando en tierra al comandante y oficiales, se entregó el navío á los disidentes de América, dirigiéndose al Perú; despues pasó á Vera-Cruz, y en dicho puerto se fue á pique el año de 1830: lo mandaba cuando la sublevacion el capitan de navío, D. Roque Guruceta.

NOMBRES	Portos.	ASTILLEROS	Años en que se botaron al agua.	Fin queda bajel ha tenido.
de los buques.		donde fueron construidos.		

FRAGATAS.

<i>Tetis</i>	44	Ferrol	1793	{ Apresada por tres fragatas inglesas sobre los Corrobados el 17 de octubre de 1799 : la mandaba el capitan de fragata, don Juan Mendoza y Moscoso.
<i>Pomona</i>	40	Ferrol	1794	
<i>Flora</i>	44	Ferrol	1795	{ Apresada por los ingleses sobre la Habana el 23 de agosto de 1806, muriendo en el combate su comandante, el capitan de fragata, D. Pedro Sanguineto.
<i>Medea</i>	40	Ferrol	1799	
				{ Por real órden de 10 de abril de 1812 se mandó desbaratar en Montevideo por su mal estado y no poder carenarse á flote.
				{ Fue apresada por los ingleses en plena paz el 5 de octubre de 1804, viniendo de Lima con caudales en la division del general Bustamante : la mandaba el capitan de navío, D. Francisco Piedrola.

NOMBRES de los buques.	Portos.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se volvieron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Prueba</i>	44	Ferrol	1800	{ Fue entregada por su comandante, el capitán de navío, D. José Villegas, á los disidentes del Perú en el año de 1821.
<i>Anfitrite</i>	40	Habana	1797	{ Fue apresada por un navío y una fragata ingle- ses en 19 de noviembre de 1804, sin haberse pu- blicado la declaracion de la guerra, á los dos dias de salir de Cádiz para las Antillas: la mandaba el capitan de fragata, D. Juan José Varela y Ulloa, que murió en el combate.
<i>Gloria</i>	44	Habana	1793	{ Se deshizo en la Habana por falta de carena en el año de 1804.
<i>Ceres</i>	44	Habana	1791	{ Por inútil se deshizo en Ferrol, en virtud de real órden de 12 de mayo del año de 1801.
<i>Minerva</i>	44	Habana	1791	{ Se deshizo en la Habana por falta de carena en 1808.
<i>Fama</i>	34	Cartagena	1795	{ Fue apresada por los in- gleses en plena paz el 5 de octubre de 1804, vi- niendo de Lima con cau- dales en la division del general Bustamante: la mandaba el capitán de navío, D. Miguel de Za- piain.

NOMBRES de los buques.	Puertos.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se volaron al agua.	Fin que da bajel ha tenido.
<i>Preciosa</i> . . .	34	Cádiz	1791	{ El 22 de noviembre de 1793 naufragó sobre la costa de Francia, en el golfo de Leon, á resultas de un temporal: la mandaba el capitán de fragata, D. Luis de Flores.
<i>Esmeralda</i> . . .	34	Mahon	1794	{ Fue apresada por los disidentes del Perú, hallándose fondeada en el puerto del Callao y bajo un parlamento, el 5 de noviembre de 1820: la mandaba el capitán de navío, D. Luis Coig.
<i>Venganza</i> . . .	34	Mahon	1793	{ Fue entregada á los disidentes del Perú por su comandante, el capitán de fragata, D. José María So- roa, el año de 1821.
<i>Diana</i>	34	Mahon	1792	{ Se deshizo en Cartagena por falta de carena en 1833.
<i>Ninfa</i>	34	Mahon	1794	{ Fue apresada por los ingleses sobre Conil el 26 de abril de 1797: la mandaba el capitán de fragata, D. Ignacio Founegra.
<i>Proserpina</i> . . .	34	Mahon	1797	{ Se arrumbó en la Caraca por falta de carena en 1816.

NOMBRES de los buques.	Port	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se bolaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Sirena</i>	34	Rochefort...	»	{ Este buque fue apresado á los franceses sobre Cerdña por la escuadra del general Borja el año 1793, y se deshizo en Cartagena en 1807.
<i>Ifigenia</i>	34	»	»	{ Este buque fue apresado á los franceses en el Mediterráneo por la escuadra del mando del general Langara en 1793, y se perdió en la costa de Campeche en 1818: la mandaba el capitán de navío, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba.
<i>Hermione</i>	34	»	»	{ Este buque era inglés, y por sublevación de su tripulación se entregó á los españoles en Cartagena de Indias; fue tomado por los ingleses en Puerto-Cabello en 1807: lo mandaba el capitán de fragata, don Ramon Echaz.
<i>Lealtad</i>	50	Ferrol.. . . .	1825	{ Se perdió á la entrada del puerto de Santander en 13 de enero de 1834, á resultas de un huracán: la mandaba el brigadier D. José Morales de los Rios.
<i>Iberia</i>	50	Ferrol.. . . .	1825	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1830.
<i>Restauracion,</i> <i>despues llamada</i> <i>Villa de Bilbao</i> .. .	50	Ferrol.. . . .	1826	{ Se halla desarmada en el arsenal de la Carraca, y sirvió de machina.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin a que cada bujel ha tenido.
<i>Aretusa</i>	40	Burdeos.. . .	»	{ Adquirida para la Ma- rina española en 1819: se deshizo en la Habana por inútil en 1829.
<i>Cortes</i>	44	Ferrol.. . .	1836	{ Se halla armada, y debe pasar de apostadero al río de la Plata.
<i>Isabel II</i>	44	Ferrol.. . .	1836	{ Se halla armada en Cádiz.
<i>Cristina</i>	52	Ferrol.. . .	1837	{ Se halla armada, y presta su servicio en el apostade- ro de la Habana.
<i>Esperanza</i> . . .	50	Cavite.. . .	1834	{ Se halla armada en Cádiz.
<i>Luisa Fernan- da</i>	24	Habana. . . .	1845	{ Se halla armada, y presta su servicio en el apostade- ro de la Habana.
<i>Villade Bilbao</i> . .	30	Lóndres.. . .	1846	{ Se adquirió para la Ma- rina de guerra, construida en los astilleros de Ingla- terra bajo la direccion del general D. Casimiro Vigo- det, y está armada en Cádiz.
<i>Ferrolana</i> . . .	30	Ferrol.. . .	1848	{ A principios de dicho año se botó al agua, y se está armando y habilitando en el arsenal de Ferrol.

Relacion de los buques de que se componia la escuadra francesa mandada por el vice-almirante Rosilly, que fue apresada por los españoles en la bahia de Cádiz el 14 de julio de 1808, sus portes y fin que cada bajel ha tenido.

NOMBRES	ASTILLEROS	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
de los buques.	Portes.	donde fueron construidos.	

NAVIOS.

<i>Héroce.</i>	80	<i>Roche fort. . .</i>	»	{ Se está desguazando en la actualidad por su mal estado en la dársena del Ferrol.
<i>Algeciras.</i>	74		»	{ Se fue á pique por falta de carena en los Caños de la Carraca por los años de 18 y 19, y en el de 1825 se estrajo, conduciéndolo á un dique del mismo arsenal, donde por no carenarse se deshizo en 1828 y 1829.
<i>Pluton, luego llamado Mon- tañez.</i>	74		»	{ Se deshizo en Cádiz por falta de carena en 1816.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada buque ha tenido.
<i>Argonauta</i> . . .	74	»		{ Se recibió de los franceses en cambio del <i>Vencedor</i> , en 1808, según real orden, y siendo ponton en la bahía de Cádiz, se fue á la costa, y se quemó en 1810.
<i>Neptuno</i>	74	»		{ Deshecha en Cartagena por falta de carena en 1820.
<i>Atlas</i>	74	»		{ Apresado en Vigo por las fuerzas sutiles españolas en 1808: se deshizo en Ferrol por falta de carena en 1817.

FRAGATA.

<i>Cornelia</i>	40	»		{ Apresada en Cádiz con la escuadra de Rosilly, y se fue á pique en el arsenal de la Habana por falta de carena en 1814: el presupuesto de sus obras ascendía á diez mil duros.
-------------------------	----	---	--	---

Relacion de los buques comprados á la Rusia en 1818, y conducidos á Cádiz desde los puertos del Báltico por el contra-almirante ruso, Muller: tomaron posesion de ellos los españoles en 27 de febrero del mismo año: se espresan sus portes, astilleros en que se construyeron, años en que se botaron al agua, servicios que prestaron y fin que tuvieron.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
---------------------------	---------	--	------------------------------------	-------------------------------

NAVIOS.

<i>Lubek, despues llamado Nu- mancia. . .</i>	74	Arcángelo..	1813	{ Este buque se armó y alistó en la Carraca, y bajó á bahía á principios del año de 1819, volvió al arsenal á mediados de 1820, y en él se deshizo en 1823.
<i>Nor-Ayde, des- pues llamado España. . .</i>	74	Arcángelo..	1812	{ Las mismas vicisitudes que el navío anterior.
<i>Dresde, des- pues llamado Alejandro I.</i>	74	S. Petersburgo.	1813	{ Este buque á mediados de 1819 salió para Lima con la division del briga- dier D. Rosendo Porlier, arribó desde la línea equi- noccial, por hacer agua, quedó incorporado en la bahía de Cádiz á la es- cuadra del general Mau- rell, y habiendo bajado al arsenal en 1820, se des- hizo en 1823.

NOMBRES	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se botaron al agua.	Fin que cada buque ha tenido.
de los buques.				
<i>Epiphania,</i> <i>después llama-</i> <i>mado Velasco.</i>	74	Arcángelo..	1813	Este navío, desde que lo entregaron, por su mal estado no pudo salir del arsenal de la Carraca, y allí se deshizo en 1821.
<i>Fernando VII.</i>	74	S. Petersburgo.	1813	Este buque se habilitó y armó en la Carraca en el año de 1819, practicó una comision en el Mediterráneo, y regresado á Cádiz, bajó al arsenal en 1820, donde se deshizo en 1823.

FRAGATAS.

<i>Patricio, des-</i> <i>pues llama-</i> <i>da Maria</i> <i>Isabel. . . .</i>	50	S. Petersburgo.	1813	Este buque se habilitó en el arsenal de la Carraca y salió de Cádiz para Lima en 24 de mayo de 1818, y en el mismo año fue apresado en el puerto de Talcahuano por los disidentes de Chile: lo mandaba el teniente de navío, D. Dionisio Capaz.
<i>Mercurio.. . .</i>	50	S. Petersburgo.	1815	Este buque, habilitado en la Carraca, quedó en bahía agregado á la escuadra del general Maurell, hizo una corta navegacion, y por su mal estado se deshizo en aquel arsenal en 1822.

NOMBRES de los buques.	Portes.	ASTILLEROS donde fueron construidos.	Años en que se hacieron al agua.	Fin que cada bajel ha tenido.
<i>Astrolabio.</i> . . .	50	Arcángelo..	1812	{ Este buque, por su mal estado, no pudo salir del arsenal de la Carraca, y allí se deshizo en 1820.
<i>Ligera.</i>	40	S. Petersburg.	1816	{ Este buque navegó desde 1819 en Europa y América, y por su mal estado se fue á pique á la entrada del puerto de Cuba en el año de 1823: lo mandaba el capitán de navío, D. Angel Laborde.
<i>Viva.</i>	40	S. Petersburg.	1817	{ Este buque tuvo las mismas vicisitudes que el anterior, y por inútil se deshizo en la Habana en el año de 1828.
<i>Pronta.</i>	40	Arcángelo. . .	1815	{ Desde 1819 prestó algunos servicios en las costas de España y América, y por inútil se deshizo en Cádiz en 1822.

NOTAS.

1.^a Los cascos de los navíos *Alejandro I*, *Fernando VII*, *Numancia* y *España* se vendieron á D. Antonio García de la Vega, del comercio de Cádiz, en doscientos ochenta y cinco mil quinientos reales vellon todos ellos.

2.^a Los cascos de las fragatas *Astrolabio* y *Pronta* se vendieron á D. Leandro José de Viniegra en setenta y tres mil novecientos reales vellon.

3.^a El casco de la *Mercurio* fue vendido á D. Rafael García en veinte y siete mil ciento cuarenta y siete reales y diez y siete maravedís vellon.

APÉNDICE NÚM. 3.

El marques del Campo, ministro de España en Londres, desaprobaba que la corte de Madrid se comprometiese en una guerra contra la Francia, y preveía tantos males para España de que la victoria se inclinase por una ú otra parte. «Los ingleses, decía, instarán á la España que se encargue de contener á los franceses en el Mediterráneo, aprovechándose de la aflicción y resentimiento de nuestra corte respecto de la Francia. No puedo menos de repetir que el mayor día para la Inglaterra será aquel en que vea destruirse recíprocamente las marinas española y francesa para quitarse ella después la máscara é imponer leyes á derecha y á izquierda.»

«La Inglaterra, decía el marques del Campo á D. Manuel Godoy en despacho del 8 de febrero de 1793, no quiere otra cosa sino entrar ciegamente en la guerra, hacer cada uno cuanto mal pueda á los franceses, y dejar los arreglos futuros á la Providencia, mediante á

que en el día todo es un caos.....» «Solo diré, añadía en otro despacho del 16, que en otros tiempos habria dado la Inglaterra diez Gibraltares á trueque de formar alianza con la España, desuniéndola de la Francia, y que ningun tiempo sería mas propio que el presente, cuando la propagacion de máximas francesas de independencia é igualdad puede trastornar todos los imperios. Pero estas gentes, en mi concepto, se han infatuado con la satisfaccion de ver que sus esfuerzos por un lado, y los horrores cometidos en Paris por otro, han causado la desunion entre Francia y España sin haber hecho ellos sacrificio ni contraido empeños para lo sucesivo, de suerte que podrá llegar un día en que ingleses y franceses hagan con España (esto es, con su América) lo que austriacos, prusianos y rusos hacen hoy con la Polonia, que en nada ha pecado (1).»

(1) Alejandro del Cantillo, Coleccion de tratados, pág. 650.

APÉNDICE NÚM. 4.

Convenio provisional de alianza defensiva entre su Majestad Católica y el rey de la Gran Bretaña con motivo de los sucesos ocurridos en la república francesa, firmado en Aranjuez el 25 de mayo de 1793.

Habiendo resuelto sus Majestades Católica y Británica, en vista de las actuales circunstancias de Europa, acreditar su mutua confianza, amistad y buena correspondencia por medio de un convenio provisional interin se perfeccione enteramente el sistema sólido de alianza y comercio que tanto desean establecer entre sí y sus súbditos respectivos, han nombrado y autorizado á este fin; á saber: su Majestad Católica al muy ilustre Sr. D. Manuel de Godoy y Alvarez de Faria, Rios, Sanchez, Zarzosa, duque de la Alcudia, grande de España de primera clase, regidor perpetuo de la ciudad de Santiago, caballero de la insigne orden del Toison de oro, gran cruz de la real y distinguida española de Cárlos III, comendador de Valencia del Ventoso en la de Santiago, consejero de estado, primer secretario de estado y del despacho, secretario de la reina, superintendente general de correos y caminos, gentil-hombre de cá-

mara con ejercicio, capitán general de los reales ejércitos, inspector y sargento mayor del real cuerpo de guardias de corps; y su Majestad Británica al muy ilustre y muy excelente Sr. D. Alleyne, baron de St. Helens, miembro de su consejo privado, y su embajador extraordinario y plenipotenciario cerca de su Majestad Católica; los cuales, despues de haberse comunicado en debida forma sus plenos poderes, han acordado los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1.º Los dos serenísimos reyes emplearán su mayor atención y todos los medios que estén en su poder para restablecer la tranquilidad pública y para sostener sus intereses comunes; y prometen y se obligan á proceder perfectamente de acuerdo y con la mas íntima confianza para la subsistencia de aquellos saludables fines.

ART. 2.º Como sus dichas Majestades han hallado justos motivos de celos é inquietud para la seguridad de sus respectivos estados y para la conservacion del sistema general de Europa en las medidas que de algun tiempo á esta parte se han adoptado en Francia, se habian convenido ya en establecer entre sí un concierto íntimo y entero sobre los medios de oponer una barrera suficiente á aquellas miras tan perjudiciales de agresion y de engrandecimiento; y habiendo la Francia declarado una guerra agresiva é injusta, tanto á su Majestad Católica, como á su Majestad Británica, sus dichas Majestades se obligan á hacer causa comun en esta guerra. Las dichas altas partes contratantes concertarán mutuamente todo lo que pueda ser relativo á los socorros que hayan de darse la una á la otra, como tambien el uso de sus fuerzas para su seguridad y defensa respectiva, y para el bien de la causa comun.

ART. 3.º En consecuencia de lo prevenido en el artículo antecedente, y para que las embarcaciones españolas y británicas sean mutuamente protegidas y auxiliadas durante la presente guerra, tanto en su navegacion como en los puertos de las dos altas partes contratantes, se han convenido y convienen sus Majestades Católica y Británica en que sus escuadras y buques de guerra den convoyes indistintamente á las embarcaciones mercantes de sus naciones en la forma establecida para las de la suya propia hasta donde permitan

las circunstancias, y en que tanto los buques de guerra como los mercantiles, sean admitidos y protegidos en los puertos respectivos, facilitándose los socorros que necesiten á los precios corrientes.

ART. 4.º Sus dichas Majestades se obligan recíprocamente á cerrar todos sus puertos á los navíos franceses; á no permitir que en caso alguno se estraigan de sus puertos para la Francia municiones de guerra, ni navales, ni trigo, ni otros granos, carnes saladas, ni otras provisiones de boca y á tomar todas las demas medidas que estén en su mano para dañar al comercio de la Francia y reducirla por este medio á condiciones justas de paz.

ART. 5.º Sus dichas Majestades se obligan igualmente, respecto de que la presente guerra es de interes comun á todo pais civilizado, á reunir todos sus esfuerzos para impedir que las potencias que no tomen parte en la guerra den, á consecuencia de su neutralidad, proteccion alguna directa ni indirecta en el mar ni en los puertos de Francia al comercio de los franceses ni á cosa que les pertenezca.

ART. 6.º Sus Majestades Católica y Británica se prometen recíprocamente no dejar las armas (á menos que fuese de comun acuerdo) sin haber obtenido la restitution de todos los estados, territorios, ciudades ó plazas que hayan pertenecido á la una ó á la otra antes del principio de la guerra, y de que se hubiese apoderado el enemigo durante el curso de las hostilidades.

ART. 7.º Si la una ó la otra de las dos altas partes contratantes llegase á ser atacada, molestada ó inquietada en algunos de sus estados, derechos, posesiones ó intereses en cualquier tiempo, ó de cualquiera manera que fuere, por mar ó por tierra, en consecuencia y en odio de los artículos ó de las estipulaciones contenidas en el presente tratado, ó de las medidas que se tomasen por las dichas partes contratantes en virtud de este tratado, la otra parte contratante se obliga á socorrerla y á hacer causa comun con ella de la manera que está estipulado por los artículos antecedentes.

ART. 8.º El presente tratado será ratificado por una y otra parte, y el cange de las ratificaciones se hará en el término de seis semanas, ó antes si pudiese ser. En fe de lo cual, nos los plenipotenciarios de sus Majestades Católica y Británica hemos firmado en su

nombre, y en virtud de nuestros plenos poderes respectivos, el presente tratado, sellándole con los sellos de nuestras armas. Fecho en Aranjuez á 25 de mayo de 1793.=*El duque de la Alcudia*.=*St. Helens*.

El rey británico Jorge III ratificó este tratado el 15 de junio, y el rey católico don Carlos IV el 4 de julio de dicho año de 1793.

APÉNDICE NÚM. 3.

Tratado definitivo de paz ajustado entre su Majestad Católica y la república francesa, firmado en Basilea á 22 de julio de 1793.

El rey nuestro señor, que hasta aquí ha sostenido una guerra la mas cruel y dispendiosa para procurar la paz á sus vasallos, tiene la satisfaccion de haberla logrado tal como les conviene bajo las precisas condiciones dictadas por su Majestad mismo á su plenipotenciario despues del mas maduro exámen, y son las relacionadas en el presente tratado, cuya publicacion ha dispuesto á fin de que llegue á noticia de todos sus vasallos para su mayor consuelo.

Su Majestad Católica y la república francesa, animados igualmente del deseo de que cesen las calamidades de la guerra que los divide; convencidos intimamente de que existen entre las dos naciones intereses respectivos que piden se restablezca la amistad y buena inteligencia, y queriendo por medio de una paz sólida y durable se renueve la buena armonía que tanto tiempo ha sido basa de la cor-

respondencia de ambos países, han encargado esta importante negociacion; es á saber, su Majestad Católica á su ministro plenipotenciario y enviado extraordinario cerca del rey y de la república de Polonia, D. Domingo de Iriarte, caballero de la real orden de Carlos III, y la república francesa al ciudadano Francisco Barthelemy, su embajador en Suiza, los cuales, despues de haber cambiado sus plenos poderes, han estipulado los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1.º Habrá paz, amistad y buena inteligencia entre el rey de España y la república francesa.

ART. 2.º En consecuencia, cesarán todas las hostilidades entre las dos potencias contratantes, contando desde al cambio de las ratificaciones del presente tratado, y desde la misma época no podrá suministrar una contra otra, en cualquier calidad ó á cualquier título que sea, socorro ni auxilio alguno de hombres, caballos, víveres, dinero, municiones de guerra, navíos ni otra cosa.

ART. 3.º Ninguna de las partes contratantes podrá conceder paso por su territorio á tropas enemigas de la otra.

ART. 4.º La república francesa restituye al rey de España todas las conquistas que ha hecho en sus estados durante la guerra actual. Las plazas y países conquistados se evacuarán por las tropas francesas en los quince dias siguientes al cambio de las ratificaciones del presente tratado.

ART. 5.º Las plazas fuertes citadas en el artículo antecedente se restituirán á la España con los cañones, municiones de guerra y enseres del servicio de aquellas plazas que existan al momento de firmarse este tratado.

ART. 6.º Las contribuciones, entregas, provisiones ó cualquiera estipulacion de este género que se hubiese pactado durante la guerra, cesarán quince dias despues de firmarse este tratado. Todos los caidos ó atrasos que se deban en aquella época, como tambien los billetes dados ó las promesas hechas en cuanto á esto, serán de ningun valor. Lo que se haya tomado ó percibido despues de dicha época se devolverá gratuitamente ó se pagará en dinero contante.

ART. 7.º Se nombrarán inmediatamente por ambas partes comisionarios que entablen un tratado de límites entre las dos potencias.

Tomarán estos, en cuanto sea posible, por basa de él, respecto á los terrenos contenciosos antes de la guerra actual, la cima de las montañas que forman las vertientes de las aguas de España y de Francia.

ART. 8.º Ninguna de las potencias contratantes podrá, un mes despues del cambio de las ratificaciones del presente tratado, mantener en sus respectivas fronteras mas que el número de tropas que se acostumbraba tener en ellas antes de la guerra actual.

ART. 9.º En cambio de la restitution de que se trata en el artículo 4.º, el rey de España, por sí y sus sucesores, cede y abandona en toda propiedad á la república francesa toda la parte española de la isla de Santo Domingo en las Antillas.

Un mes despues de saberse en aquella isla la ratificacion del presente tratado, las tropas españolas estarán prontas á evacuar las plazas, puertos y establecimientos que allí ocupan, para entregarlos á las tropas francesas cuando se presenten á tomar posesion en ella.

Las plazas, puertos y establecimientos referidos se darán á la república francesa con los cañones, municiones de guerra y efectos necesarios á su defensa que existan en ellos cuando tengan la noticia del presente tratado en Santo Domingo.

Los habitantes de la parte española de Santo Domingo que por sus intereses ú otros motivos prefieran trasferirse con sus bienes á las posesiones de su Majestad Católica, podrán hacerlo en el espacio de un año, contado desde la fecha de este tratado.

Los generales y comandantes respectivos de las dos naciones se pondrán de acuerdo en cuanto á las medidas que se hayan de tomar para la ejecucion del presente artículo.

ART. 10. Se restituirán respectivamente á los individuos de las dos naciones los efectos, rentas y bienes de cualquier género que se hayan detenido, tomado ó confiscado á causa de la guerra que ha existido entre su Majestad Católica y la república francesa, y se administrará tambien pronta justicia por lo que mira á todos los créditos particulares que dichos individuos puedan tener en los estados de las dos potencias contratantes.

ART. 11. Todas las comunicaciones y correspondencias comerciales se establecerán entre la España y la Francia en el pie en que

estaban antes de la presente guerra, hasta que se haga un nuevo tratado de comercio.

Podrán todos los negociantes españoles volver á tomar y pasar á Francia sus establecimientos de comercio, y formar otros nuevos, segun les convenga, sometién dose como cualquiera individuo á las leyes y usos del país.

Los negociantes franceses gozarán de la misma facultad en España bajo las propias condiciones.

ART. 12. Todos los prisioneros hechos respectivamente desde el principio de la guerra, sin consideracion á la diferencia de número y de grados, comprendidos los marinos ó marineros tomados en navíos españoles y franceses, ó en otros de cualquiera nacion, como tambien todos los que se han detenido por ambas partes con motivo de la guerra, se restituirán en el término de dos meses á mas tardar despues del cambio de las ratificaciones del presente tratado, sin pretension alguna de una ni otra parte; pero pagando las deudas particulares que puedan haber contraido durante su cautiverio. Se procederá del mismo modo por lo que mira á enfermos y heridos despues de su curacion.

Desde luego se nombrarán comisarios por ambas partes para el cumplimiento de este artículo.

ART. 13. Los prisioneros portugueses que forman parte de las tropas de Portugal, y que han servido en los ejércitos y marina de su Majestad Católica, serán igualmente comprendidos en el sobredicho cange. Se observará la recíproca con los franceses apresados por las tropas portuguesas de que se trata.

ART. 14. La misma paz, amistad y buena inteligencia estipuladas en el presente tratado entre el rey de España y la Francia reinarán entre el rey de España y la república de las Provincias-Unidas, aliada de la francesa.

ART. 15. La república francesa, queriendo dar un testimonio de amistad á su Majestad Católica, acepta su mediacion en favor de la reina de Portugal, de los reyes de Nápoles y Cerdeña, del infante duque de Parma, y de los demas estados de Italia, para que se establezca la paz entre la república francesa y cada uno de aquellos príncipes y estados.

ART. 16. Conociendo la república francesa el interes, que toma su Majestad Católica en la pacificacion general de la Europa, admitirá igualmente sus buenos oficios en favor de las demas potencias beligerantes que se dirijan á él para entrar en negociacion con el gobierno frances.

ART. 17. El presente tratado no tendrá efecto hasta que las partes contratantes le hayan ratificado, y las ratificaciones se cambiarán en el término de un mes, ó antes si es posible, contando desde este dia.

En fe de lo cual, nosotros los infrascritos plenipotenciarios de su Majestad Católica y de la república francesa, hemos firmado, en virtud de nuestros plenos poderes, el presente tratado de paz y de amistad, y le hemos puesto nuestros sellos respectivos. Hecho en Basilea en 22 de julio de 1795. (Cuatro thermidor, año III de la república francesa.)=*Domingo de Iriarte.*=*Francisco Barthelemy.*

Ratificacion por parte de la república francesa.

Decreto de la convencion nacional de 1.º de agosto, año III de la república francesa una é indivisible.

La convencion nacional, despues de haber oido el informe de su junta de salud pública, confirma y ratifica el tratado ajustado en 22 de julio último entre el ciudadano Francisco Barthelemy, embajador de la república francesa cerca del Cuerpo Helvético, por los poderes que para ello tuvo de la referida junta de salud pública, y D. Domingo de Iriarte, caballero de la real orden española de Carlos III, ministro plenipotenciario del rey de España.

(Aquí la copia.)

Visto por el representante del pueblo, revisor de las actas de la asamblea.=*Enjubault.*

Cotejado con el original por nosotros los representantes del pueblo, presidente y secretarios de la convencion nacional. En París á 3 de agosto de dicho año.=*Merlin (de Douai)* ex-presidente.=*G. S. Dentzel*, secretario.=*Quiról*, secretario.

Ratificacion por parte de su Majestad Católica.

D. Carlos, por la gracia de Dios rey de Castilla, de Leon etc. (*si-guen todos los dictados*). Por cuanto en virtud de plenos poderes que conferimos á D. Domingo de Iriarte, caballero de la real y distinguida órden española de Carlos III, y nuestro ministro plenipotenciario y enviado extraordinario cerca del rey y de la república de Polonia, para tratar de ajustes de paz con la república francesa; y de haberlos esta dado igualmente á D. Francisco Barthelemy, su embajador en Suiza, han acordado, concluido y firmado en 22 de julio de este año el tratado definitivo de paz, que se compone de un preámbulo y diez y siete artículos, todo en lengua francesa, cuyo contenido es del tenor siguiente. (*Aquí la copia.*) Por tanto, habiendo visto y examinado los referidos diez y siete artículos, he venido en aprobar y ratificar cuanto contienen, como en virtud de la presente los apruebo y ratifico, todo en la mejor y mas amplia forma que puedo, prometiendo en fe y palabra de rey cumplirlo y observarlo, y hacer que se cumpla y observe enteramente, como si yo mismo los hubiese firmado. En fe de lo cual mandé despachar la presente firmada de mi mano, sellada con mi sello secreto, y refrendada por el infrascrito mi consejero y primer secretario de estado y del despacho. Dada en San Ildefonso á 4 de agosto de 1793.=Yo el rey.=Manuel de Godoy.

Articulos separados y secretos anejos al anterior tratado.

1.º La república francesa podrá durante el término de cinco años consecutivos, á contar desde la ratificacion del presente tratado, estraer de España yeguas y caballos andaluces, como igualmente ovejas y carneros merinos, hasta el número de cincuenta caballos padres, ciento cincuenta yeguas, mil ovejas y cien carneros en cada año.

2.º En consideracion al interes que el rey de España ha manifestado en la suerte de la hija de Luis XVI, consiente la república francesa en entregársela, caso que la corte de Viena no aceptase la

proposicion que el gobierno frances le ha hecho sobre la entrega de aquella niña.

Si al tiempo de la ratificacion del presente tratado no se hubiese aun explicado dicha corte acerca del cange propuesto por la Francia, su Majestad Católica se dirigirá al emperador para que le diga de un modo positivo si es su intencion rehusar el acceder á lo propuesto ; y si contestase afirmativamente, la república francesa entregará aquella niña á su Majestad Católica.

3.º Las palabras del artículo 15 del presente tratado *y otros estados de la Italia* no podrán aplicarse mas que á los estados del Papa, para el caso en que no se considerase á este príncipe como actualmente en paz con la república francesa, y tuviere necesidad de entrar en negociaciones con ella para el restablecimiento de la buena armonía.

Los tres presentes artículos separados y secretos tendrán la misma fuerza que si estuviesen insertos literalmente en el tratado principal concluido y firmado en este dia, y serán ratificados de igual manera por las partes contratantes. En cuya fe, nos los infrascritos plenipotenciarios de su Majestad Católica y de la república francesa, en virtud de nuestros plenos poderes, hemos firmado los presentes artículos separados y secretos, y los hemos sellado con nuestros respectivos sellos. Hecho en Basilea el 22 de julio de 1795 (4 thermidor, año III de la república francesa).=*Domingo de Iriarte*.=*Francisco Barthelemy*.

El 23 de agosto de este año se hizo en Basilea el cange de las ratificaciones del tratado y artículos secretos.

APÉNDICE NÚM. 6.

La Francia no se atrevió á posesionarse de su nueva adquisicion, porque desde el momento que sospechó el gobierno inglés que se trataba de la cesion de la isla de Santo Domingo, pidió esplicaciones á la corte de Madrid, declarando que consideraria como infraccion de la paz de Utrecht toda disposicion que tendiese á desmembrar de la corona de España alguna de sus colonias. Convinieron, pues, los gobiernos contratantes en que, á pesar de la cesion de Santo Domingo, continuasen en ella por cierto tiempo el régimen y autoridades españolas, hasta tanto que la Francia pudiese enviar fuerzas navales que asegurasen la isla contra toda empresa de la Inglaterra. Pero como prueba de soberanía, y para ir preparando el tránsito á la nueva dominacion, nombró el consejo de salud pública un comisionado frances que pasase á residir allí, entendiéndose en todo con las autoridades de España. Vino este agente á Madrid antes de emprender su viaje. Llamábase Mr. Roume, y llevaba de secretario á Mr. Moussay. Sus instrucciones, de las que dió conocimiento á D. Manuel Godoy, no dejan de ofrecer interes (1). (Véanse en la Coleccion de tratados, pág. 662.)

(1) Alejandro del Cantillo, Coleccion de tratados, pág. 661.

1847

1847

1847

The first of the year was a very dry one, and the crops were much injured by the drought. The second of the year was a very wet one, and the crops were much injured by the rain. The third of the year was a very dry one, and the crops were much injured by the drought. The fourth of the year was a very wet one, and the crops were much injured by the rain. The fifth of the year was a very dry one, and the crops were much injured by the drought. The sixth of the year was a very wet one, and the crops were much injured by the rain. The seventh of the year was a very dry one, and the crops were much injured by the drought. The eighth of the year was a very wet one, and the crops were much injured by the rain. The ninth of the year was a very dry one, and the crops were much injured by the drought. The tenth of the year was a very wet one, and the crops were much injured by the rain.

1847

APÉNDICES NÚMS. 7 Y 8.

Tratado de alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad Católica y la república francesa, firmado en San Ildefonso el 18 de agosto de 1796.

Su Majestad Católica el rey de España y el directorio ejecutivo de la república francesa, animados del deseo de estrechar los lazos de la amistad y buena inteligencia que restableció felizmente entre España y Francia el tratado de paz concluido en Basilea el 22 de julio de 1795 (4 thermidor año III de la república), han resuelto hacer un tratado de alianza ofensiva y defensiva, comprensivo de todo lo que interesa á las ventajas y defensa comun de las dos naciones, y han encargado esta negociacion importante, y dado sus plenos poderes para ella; á saber: su Majestad Católica el rey de España al Excmo Sr. D. Manuel de Godoy, Alvarez de Faria, Rios, Sanchez, Zarzosa, príncipe de la Paz, duque de la Alcudia, señor del Soto de Roma y del estado de Albalá, grande de España de primera clase, regidor perpetuo de la villa de Madrid y

A. 3

de las ciudades de Santiago, Cádiz, Málaga y Écija, y veinticuatro de la de Sevilla, caballero de la insigne orden del Toison de Oro, gran cruz de la real y distinguida española de Carlos III, comendador de Valencia del Ventoso, Rivera y Aceuchal en la de Santiago, caballero gran cruz de la real orden de Cristo y de la religion de San Juan, consejero de estado, primer secretario de estado y del despacho, secretario de la reina, superintendente general de correos y caminos, protector de la real academia de las nobles artes y de los reales gabinetes de historia natural, jardín botánico, laboratorio químico y observatorio astronómico, gentil-hombre de cámara con ejercicio, capitán general de los reales ejércitos, inspector y sargento mayor del real cuerpo de guardias de corps, etc., y el directorio ejecutivo de la república francesa al ciudadano Domingo Catalina Perignon, general de division de los ejércitos de la misma república, y su embajador cerca de su Majestad Católica el rey de España; los cuales, despues de la comunicacion y cambio respectivos de sus plenos poderes, de que se inserta copia al fin del presente tratado, han convenido en los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1.º Habrá perpetuamente una alianza ofensiva y defensiva entre su Majestad Católica el rey de España y la república francesa.

ART. 2.º Las dos potencias contratantes se garantizarán mutuamente, sin reserva ni escepcion alguna, y en la forma mas auténtica y absoluta, todos los estados, territorios, islas y plazas que poseen y poseerán recíprocamente; y si una de las dos se viese en lo sucesivo amenazada ó atacada bajo cualquier pretexto que sea, la otra promete, se empeña y obliga á auxiliarla con sus buenos oficios, y á socorrerla luego que sea requerida, segun se estipulará en los artículos siguientes.

ART. 3.º En el término de tres meses, contados desde el momento de la requisicion, la potencia requerida tendrá prontos y á la disposicion de la potencia demandante, quince navíos de línea, tres de ellos de tres puentes ó de 80 cañones, y doce de 70 á 72; seis fragatas de una fuerza correspondiente, y cuatro corbetas ó buques ligeros, todos equipados, armados, provistos de víveres para seis

meses y de aparejos para un año. La potencia requerida reunirá estas fuerzas navales en el puerto de sus dominios que hubiese señalado la potencia demandante.

ART. 4.º En el caso de que para principiar las hostilidades juzgase á propósito la potencia demandante exigir solo la mitad del socorro que debe dársele en virtud del artículo anterior, podrá la misma potencia en todas las épocas de la campaña pedir la otra mitad de dicho socorro, que se le suministrará del modo y dentro del plazo señalado, y este plazo se entenderá contando desde la nueva requisicion.

ART. 5.º La potencia requerida aprontará igualmente, en virtud de la requisicion de la potencia demandante, en el mismo término de tres meses, contados desde el momento de dicha requisicion, diez y ocho mil hombres de infantería y seis mil de caballería, con un tren de artillería proporcionado, cuyas fuerzas se emplearán únicamente en Europa ó en defensa de las colonias que poseen las partes contratantes en el golfo de Méjico.

ART. 6.º La potencia demandante tendrá facultad de enviar uno ó mas comisarios á fin de asegurarse si la potencia requerida, con arreglo á los artículos antecedentes, se ha puesto en estado de entrar en campaña en el dia señalado con las fuerzas de mar y tierra estipuladas en los mismos artículos.

ART. 7.º Estos socorros se pondrán enteramente á la disposicion de la potencia demandante, bien para que los reserve en los puertos ó en el territorio de la potencia requerida, bien para que los emplee en las expediciones que le parezca conveniente emprender, sin que esté obligada á dar cuenta de los motivos que la determinen á ellas.

ART. 8.º La requisicion que haga una de las potencias de los socorros estipulados en los artículos anteriores bastará para probar la necesidad que tiene de ellos, y para imponer á la otra potencia la obligacion de aprontarlos, sin que sea preciso entrar en discusion alguna de si la guerra que se propone hacer es ofensiva ó defensiva, y sin que se pueda pedir ningun género de explicacion dirigida á eludir el mas pronto y mas exacto cumplimiento de lo estipulado.

ART. 9.º Las tropas y navíos que pida la potencia demandante quedarán á su disposicion mientras dure la guerra, sin que en nin-

gun caso puedan serle gravosos. La potencia requerida deberá cuidar de su manutencion en todos los parajes donde su aliada los hiciese servir, como si los emplease directamente por sí misma. Y solo se ha convenido que durante todo el tiempo que dichas tropas y navíos permaneciesen dentro del territorio ó en los puertos de la potencia demandante, deberá esta franquear de sus almacenes ó arsenales todo lo que necesiten del mismo modo y á los mismos precios que si fuesen sus propias tropas ó navíos.

ART. 10. La potencia requerida reemplazará al instante los navíos de su contingente que pereziesen por los accidentes de la guerra ó del mar, y reparará tambien las pérdidas que sufriesen las tropas que hubiere suministrado.

ART. 11. Si fuesen ó llegasen á ser insuficientes dichos socorros, las dos potencias contratantes pondrán en movimiento las mayores fuerzas que les sea posible, así de mar como de tierra, contra el enemigo de la potencia atacada, la cual usará de dichas fuerzas, bien combinándolas, bien haciéndolas obrar separadamente, pero todo conforme á un plan concertado entre ambas.

ART. 12. Los socorros estipulados en los artículos antecedentes se suministrarán en todas las guerras que las potencias contratantes se viesen obligadas á sostener, aun en aquellas en que la parte requerida no tuviese interes directo, y solo obrase como puramente auxiliar.

ART. 13. Cuando las dos partes llegasen á declarar la guerra de comun acuerdo á una ó mas potencias, porque las causas de las hostilidades fuesen perjudiciales á ambas, no tendrán efecto las limitaciones prescritas en los artículos anteriores, y las dos potencias contratantes deberán emplear contra el enemigo comun todas sus fuerzas de mar y tierra, y concertar sus planes para dirigirlas hácia los puntos mas convenientes, bien separándolas ó bien reuniéndolas. Igualmente se obligan, en el caso espresado en el presente artículo, á no tratar de paz sino de comun acuerdo, y de manera que cada una de ellas obtenga la satisfaccion debida.

ART. 14. En el caso de que una de las dos potencias no obrase sino como auxiliar, la potencia solamente atacada podrá tratar separadamente por sí de paz; pero de modo que de esto no resulte

perjuicio alguno á la potencia auxiliar, y que antes bien redunde en lo posible en beneficio directo suyo, á cuyo fin se enterará á la potencia auxiliar del modo y del tiempo convenido para abrir y seguir las negociaciones.

ART. 15. Se ajustará muy en breve un tratado de comercio fundado en principios de equidad y utilidad recíproca á las dos naciones, que asegure á cada una de ellas en el pais de su aliada una preferencia especial á los productos de su suelo y á sus manufacturas, ó á lo menos ventajas iguales á las que gozan en los estados respectivos las naciones mas favorecidas. Las dos potencias se obligan desde ahora á hacer causa comun, así para reprimir y destruir las máximas adoptadas por cualquier pais que sea que se opongan á sus principios actuales y violen la seguridad del pabellon neutral y respeto que se le debe, como para restablecer y poner el sistema colonial de la España sobre el pie en que ha estado ó debido estar segun los tratados.

ART. 16. Se arreglará y decidirá al mismo tiempo el carácter y jurisdiccion de los cónsules por medio de una convencion particular, y las anteriores al presente tratado se ejecutarán interinamente.

ART. 17. A fin de evitar todo motivo de contestacion entre las dos potencias, se han convenido que tratarán inmediatamente y sin dilacion de esplicar y aclarar el artículo 7.º del tratado de Basilea, relativo á los límites de sus fronteras, segun las instrucciones, planes y memorias que se comunicarán por medio de los mismos plenipotenciarios que negocian el presente tratado.

ART. 18. Siendo la Inglaterra la única potencia de quien la España ha recibido agravios directos, la presente alianza solo tendrá efecto contra ella en la guerra actual, y la España permanecerá neutral respecto á las demas potencias que están en guerra con la república.

ART. 19. El cange de las ratificaciones del presente tratado se hará en el término de un mes, contado desde el dia en que se firme. Hecho en San Ildefonso á 18 de agosto de 1796.=*El principe de la Paz.*=*Perignon.*

Ratificacion de la república francesa.

El directorio ejecutivo decreta y firma el presente tratado de alianza ofensiva y defensiva con su Majestad Católica el rey de España, negociada en nombre de la república francesa por el ciudadano Domingo Catalina Perignon, general de division, en virtud de poder que á este efecto se le dió por decreto del directorio ejecutivo con fecha de 20 messidor último, y de sus instrucciones. Hecho en el palacio nacional del directorio ejecutivo á 12 fructidor (28 de agosto) año IV de la república francesa una é indivisible.=Por espedicion conforme.=Firmado.=*L. M. Revelliere Lepeaux*, presidente.=Por el directorio ejecutivo, el secretario general.=Firmado.=*Lagarde*.

Considerando que este tratado renueva y confirma la alianza antigua y natural que existe entre las dos naciones; y considerando que debe contribuir al reposo de la Europa, acelerando la época de la paz general, declara que hay urgencia. El consejo de los quinientos, despues de haber declarado la urgencia, toma la resolucion siguiente.—El tratado de alianza ofensiva y defensiva concluido el 2 del presente mes fructidor (18 de agosto) entre la república francesa y el rey de España se ratifica.—Esta resolucion, comprendiendo en ella el tratado, se imprimirá.=Firmado.=*Manuel Pastoret*, presidente.=*Ozun*, *Noaille*, *Peyre*, *Bourdon*, secretarios.

Despues de la segunda lectura, el consejo de los ancianos aprueba la anterior resolucion. A 26 fructidor (11 de setiembre) año IV de la república francesa.=Firmado.=*Muraire*, presidente.=*Fourcade*, *Pecheur*, *Johannot*, *Ferroux*, secretarios.

El directorio ejecutivo manda que la ley anterior se publique y ejecute, y se selle con el sello de la república. Hecho en el palacio nacional del directorio ejecutivo, en Paris á 27 fructidor (12 de setiembre) año IV de la república francesa una é indivisible.=Por espedicion conforme.=Firmado.=*L. M. Revelliere Lepeaux*, presidente.=El ministro de relaciones exteriores, *Cárlos de la Croix*.=Por el directorio ejecutivo.=El secretario general, *Lagarde*.

Ratificación de su Majestad el rey de España.

D. Carlos, por la gracia de Dios, rey de Castilla, de Leon etc. (*siguen los demas titulos*). Por cuanto entre nos y la república francesa se concluyó y firmó el dia 18 de agosto de este año, por medio de plenipotenciarios que autorizamos suficientemente por ambas partes, un tratado de alianza ofensiva y defensiva que comprende diez y nueve artículos en la forma y tenor siguientes: (*Aquí el tratado.*)

Por tanto, habiendo visto y examinado los referidos diez y nueve artículos, he venido en aprobar y ratificar cuanto contienen, como en virtud de la presente los apruebo y ratifico, todo en la mejor y mas amplia forma que puedo, prometiendo en fe y palabra de rey cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe enteramente, como si yo mismo los hubiese firmado. En fe de lo cual mandé despachar la presente firmada de mi mano, sellada con mi sello secreto y refrendada por el infrascrito mi consejero y primer secretario de estado y del despacho. Dada en San Lorenzo á 14 de octubre de 1796. = *Yo el rey.* = *Manuel de Godoy.*

ARTÍCULOS SECRETOS Y ADICIONALES.

ARTÍCULO 1.º El directorio ejecutivo se obliga á hacer entrar á la república báltava, inmediatamente despues de firmado el tratado, en la alianza ofensiva y defensiva y en la garantía que se espresa en el mismo tratado.

ART. 2.º El directorio ejecutivo propondrá á las demas potencias que se considerarán á propósito para concurrir á la seguridad comun, la accesion al tratado presente; y las bases de esta accesion se concertarán entre su Majestad Católica y el directorio ejecutivo.

ART. 3.º Ningun emigrado frances podrá servir en los buques de la real armada ó mercantes españoles ni en cuerpo alguno del ejército de tierra que se destine á obrar juntamente con las tropas de la república francesa.

ART. 4.º Su Majestad Católica se valdrá de su influjo ó de su

poder para empeñar ú obligar á Portugal á que cierre sus puertos á los ingleses cuando esté declarada la guerra, y el directorio ejecutivo de la república francesa promete á la España todas las fuerzas necesarias á este efecto, si aquella potencia se opusiese á la voluntad de su Majestad Católica.

ART. 5.º En caso de una guerra comun á las dos partes contratantes, los navíos de guerra y corsarios de la república francesa podrán armarse y hacer sus provisiones, entrar y salir, conducir sus presas, venderlas y repararse en los puertos de la isla de Cuba, Trinidad, Puerto-Rico y San Agustin. Igualmente los navíos de guerra y corsarios españoles gozarán de las mismas ventajas en todos los puertos de las Antillas francesas.

ART. 6.º Su Majestad Católica da y trasmite á la Francia la facultad de hacer la corta de palo de campeche con las mismas cláusulas y condiciones concedidas á la Inglaterra.

En San Ildefonso á 18 de agosto de 1796.==*El principe de la Paz.*==*Perignon.*

Estos artículos fueron ratificados en la misma fecha que el tratado. En la ratificacion francesa de ellos solo intervino el directorio ejecutivo.

APÉNDICE NÚM. 9.

Articulos preliminares entre España y Francia, obligándose la primera á ceder la Luisiana y entregar seis navios de linea en compensacion del establecimiento territorial que ofrece la última con titulo de rey al infante duque de Parma: se firmaron en San Ildefonso el 1.º de octubre de 1800.

Habiendo manifestado tiempo há la república francesa á su Majestad el rey de España deseo de volver á entrar en posesion de la colonia de la Luisiana, y habiendo por su parte manifestado siempre su Majestad Católica una gran ansiedad en procurar á su Alteza Real el duque de Parma un engrandecimiento que ponga sus estados de Italia en un pie mas conforme á su dignidad, los dos gobiernos se comunicaron su objeto sobre estos dos puntos de interes comun, permitiéndoles las circunstancias contraer obligaciones acerca del particular que les asegure, en cuanto de ellos penda, esta mutua satisfaccion, autorizaron al efecto; á saber: la república francesa al ciudadano Alejandro Berthier, general en jefe, y su Majestad Cató-

lica á D. Mariano Luis de Urquijo , caballero de la órden de Cárlos III y de la de San Juan de Jerusalem, consejero de estado, embajador extraordinario y plenipotenciario nombrado cerca de la república bátava, y primer secretario de estado interino; los cuales, despues de haber cangeado sus poderes, han convenido , salva la ratificación, en los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1.º Se obliga la república francesa á procurar en Italia á S. A. R. el infante duque de Parma un engrandecimiento de territorio que eleve sus estados á una poblacion de un millon á un millon y doscientos mil habitantes , con el título de rey y todos los derechos, prerogativas y preeminencias anejas á la dignidad real; y la república francesa se obliga á obtener para ello la aprobacion de su Majestad el emperador y rey y demas estados interesados , de modo que S. A. el infante duque de Parma pueda sin contradiccion entrar en posesion de dicho territorio á la paz que deberá hacerse entre la república francesa y su Majestad Imperial.

ART. 2.º El engrandecimiento que habrá de darse á S. A. R. el duque de Parma podrá ser en la Toscana, en caso que las actuales negociaciones del gobierno frances con su Majestad Imperial se lo permitan. Podrá igualmente formarse de las tres legaciones romanas ó de otra cualquiera provincia continental de la Italia, siempre que quede un estado unido.

ART. 3.º Su Majestad Católica promete y se obliga por su parte á devolver á la república francesa , seis meses despues de la plena y entera ejecucion de las condiciones y estipulaciones arriba mencionadas acerca de S. A. R. el duque de Parma, la colonia ó provincia de la Luisiana con la misma estension que tiene en la actualidad en poder de España, y tenia cuando la poseyó la Francia, y tal cual debe ser en virtud de los tratados hechos despues entre su Majestad Católica y otros estados.

ART. 4.º Su Majestad Católica dará las órdenes necesarias para que la Francia ocupe la Luisiana en el momento que se ponga en posesion á S. A. R. el duque de Parma de sus nuevos estados. La república francesa podrá, segun la convenga, diferir la ocupacion; y cuando deba efectuarla, los estados directa ó indirectamente in-

interesados convendrán en las condiciones ulteriores que puedan exigir los intereses comunes y el de los respectivos habitantes.

ART. 5.º Su Majestad Católica se obliga á entregar á la república francesa en los puertos españoles de Europa, un mes despues de la ejecucion de la estipulacion relativa al duque de Parma, seis navíos de guerra en buen estado, de porte de 74 cañones, armados, arbolados y en disposicion de recibir equipajes y provisiones franceses.

ART. 6.º No teniendo objeto alguno nocivo las estipulaciones del presente tratado, y debiendo dejar intactos los derechos de cada uno, no es de presumir que causen recelos á ninguna potencia. Mas si á pesar de ello sucediere lo contrario, y fuesen atacados los dos estados á consecuencia de la ejecucion de dichas estipulaciones, se obligan á hacer causa comun para rechazar la agresion, como tambien para tomar las medidas conciliatorias propias á mantener la paz con todos sus vecinos.

ART. 7.º Los empeños contraídos por el presente tratado no derogán parte alguna de los estipulados en el tratado de alianza de San Ildefonso de 18 de agosto de 1796; por el contrario, ligan nuevamente los intereses de ambas potencias, y aseguran la garantía pactada en el tratado de alianza para todos aquellos casos en que tengan aplicacion.

ART. 8.º Las ratificaciones de los presentes artículos preliminares se espedirán y cangearán en el término de un mes, ó antes si fuese posible, desde el día de la fecha del dicho tratado.

En fe de lo cual, nos los infrascritos ministros plenipotenciarios de la república francesa y de su Majestad Católica, en virtud de nuestros respectivos poderes, firmamos los presentes artículos preliminares y los sellamos con nuestros sellos. Hecho en San Ildefonso el 9 vendimiario año IX de la república francesa (1.º de octubre de 1800).=*Mariano Luis de Urquijo*.=*Alejandro Berthier*.

En el 9 brumario del mismo año se cangearon en San Lorenzo las ratificaciones de una y otra parte contratantes.

APÉNDICE NÚM. 10.

Tratado de alianza para la invasion del Portugal á efecto de obligarle á separarse de la Inglaterra, concluido en Madrid entre España y la república francesa á 9 de enero de 1801.

Desde que felizmente concluí la guerra contra la Francia, han sido repetidas y eficaces mis diligencias para procurar una paz honrosa á la reina Fidelísima, considerando que el estado de sus dominios pudiera necesitar de una tranquila administracion; no menos solicité del rey de Inglaterra igual partido, considerando que las causas que motivaron las hostilidades contra la Francia no existian ya, y que probadas las fuerzas de unas y otras potencias, escedian los daños contra nuestros vasallos á mas de lo que permitia en mi juicio la razon y virtud cristiana; pero no contenta con rehusar mis ofrecimientos la Inglaterra, sé que se ocupaba y ocupa de presentar ideas de acrecentamiento al Portugal, obligándole á negarse al tratado que tuvo con la Francia al concluir el año de 97. Desde entonces varié de sistema, y quise persuadir con el halago y la amenaza; pero tampoco he logrado el fin propuesto, y antes bien la Inglaterra en-

tonces y el Portugal ahora han causado enormes daños á mis vasallos, interceptando su comercio y haciendo uso de las presas para el socorro y auxilio de la Inglaterra, que contra mis dominios dirige sus fuerzas. En tal estado, considero que la tolerancia de mi parte seria un mal para mis vasallos, y me decido á tomar el partido único que resta á la satisfaccion de mi decoro y seguridad de mis pueblos. La guerra es el término de las dudas, y quiero probar este partido si la reina Fidelísima no se persuade con mi última prueba de sinceridad y amistad. No es mi ánimo el de engrandecerme; bien que, rota la paz una vez, seré constante hasta destruir la causa de ruidosas contiendas que mis predecesores han tenido necesidad de sufrir, y no me retiraré del combate sin que esta provincia vuelva á la posesion del trono que ocupo. Pero como por una parte mis fuerzas serán insuficientes en el dia para abreviar la empresa, y por otra mi alianza con la Francia me da facilidad para verificarla, he determinado ponerme antes de todo de acuerdo con el primer cónsul para que por sí y en nombre de la Francia me ayude, puesto que el resultado de esta guerra será en beneficio de la humanidad y utilidad de la causa comun, y á este fin le he comunicado los artículos siguientes, que, firmados por nuestros plenipotenciarios respectivos; á saber, por mi parte D. Pedro Ceballos Guerra, mi primer secretario de estado, y por la del gobierno frances el ciudadano Luciano Bonaparte, embajador de la república cerca de mi persona, despues de cambiados sus plenos poderes respectivos y ratificados por nosotros, estrecharán si es posible los tratados que nos unen en el dia.

ARTICULO 1.º Su Majestad Católica hará sus esplicaciones á la reina Fidelísima por ultimatum de sus pacíficas ideas, y no conviniendo en hacer la paz con la Francia, se dará por declarada la guerra con su Majestad, fijando el término de quince dias para su resolucion.

ART. 2.º Si su Majestad Fidelísima quiere hacer la paz con la Francia, quedará obligada: 1.º, á abandonar enteramente la alianza de la Inglaterra; 2.º, á abrir por consecuencia todos sus puertos á los buques de la España y de la Francia, y cerrarlos á los de Inglaterra; 3.º, á entregar á su Majestad Católica una ó varias de sus

provincias que compongan el cuarto de la poblacion de sus estados de Europa para que sirvan de garantía á la restitution de la Trinidad, de Mahon y de Malta; 4.º, á indemnizar ademas los súbditos de su Majestad Católica de los daños sufridos por ellos, y á fijar definitivamente sus límites con la España; 5.º, en fin, á indemnizar á la Francia conforme á las demandas que se indicarán por su plenipotenciario al tiempo de las negociaciones.

ART. 3.º Pero en el caso de no hacerse la paz, el primer cónsul dará á su Majestad Católica quince mil hombres de infantería con sus trenes de campaña y cuerpo facultativo bien armados, equipados y mantenidos de todo por la Francia, que repondrá sus faltas lo mas pronto posible, segun fueren ocurriendo las necesidades.

ART. 4.º Y como este número de tropas no es el que corresponderia habiéndose de llevar á efecto el tratado de alianza, el primer cónsul lo aumentará para cumplirlo siempre que la necesidad lo exija; pues no creyéndolo preciso ahora, y su Majestad Católica considerando la dificultad que la guerra contra el emperador presenta á la república, se conviene, sin alterar los tratados, á tomar este auxilio de su aliada.

ART. 5.º En el caso que la conquista de Portugal se verifique, será de cuenta de su Majestad Católica el cumplimiento del tratado que ahora se propone por la Francia á la reina Fidelísima, y para satisfacerlo en todas sus partes se convendrá el primer cónsul, ó en esperar dos años, cuyo plazo aun no será suficiente para que su Majestad Católica pueda utilizar de aquel reino, que como provincia se une á las de sus dominios, estas sumas, y tendrá tal vez que suplirlas aumentando los productos de la dicha con los que ahora percibe de sus reinos, ó en que se trate amigablemente de los medios de cumplir estas condiciones.

ART. 6.º Y si la conquista no tuviere efecto en su totalidad, y solo se hiciese la de un territorio cual convenga para satisfaccion de los agravios recibidos, entonces su Majestad Católica no pagará nada á la Francia, ni esta reclamará gastos de campaña, puesto que como auxiliar y aliada, debe la república mantener sus tropas.

ART. 7.º En el mismo modo será considerado el auxilio, si, habiéndose roto las hostilidades, viniese su Majestad Fidelísima en hacer

la paz; y entonces el primer cónsul procurará por otro medio ó en otros países reintegrar á su Majestad Católica de los gastos causados, puesto que una tal empresa refluye sobre las negociaciones generales, y por este medio se aumenta la fuerza de la Francia.

ART. 8.º Luego que las tropas francesas entren en España, obrarán con arreglo á los planes que el general español comandante de todo el ejército haya formado; y los generales franceses no alterarán sus ideas, suponiendo de la prudencia, talento y conocimientos del primer cónsul no destinará sino personas que, siguiendo las costumbres de los pueblos por donde transiten, se hagan amar, conservando así la paz; pero si por algun incidente (que Dios no quiera) llegase á suceder algun disgusto con uno ó mas individuos de las columnas francesas, el comandante de ellas lo hará retirarse á Francia apenas el general español le diga que así conviene, sin necesidad de discusiones ni alegatos, puesto que la buena armonía forma la base de la felicidad á la que recíprocamente aspiramos.

ART. 9.º Y si su Majestad Católica considerase no ser necesario el auxilio de las tropas francesas, sea que estén empezadas las hostilidades ó que se dé fin á ellas, ya por la conquista hecha ó por la paz ajustada, el primer cónsul conviene en que sin esperar sus órdenes se restituyan á Francia inmediatamente que su Majestad Católica lo disponga y se avise á los generales.

ART. 10. Como la guerra de que se trata es de tanto ó mas intereses á la Francia que á la España, pues en ella se ha de ajustar la paz de la primera, y por ella se alterará la balanza política en gran manera á favor de la Francia, no se esperará al tiempo convenido en el tratado de alianza para el apronto de las tropas, sino que en el momento se pondrán en marcha, puesto que el término que se ha de dar al Portugal será solo de quince días.

ART. 11. El cange de las ratificaciones del presente tratado se hará en el término de un mes, contado desde el dia en que se firme.

Hecho en Madrid á 29 de enero de 1801.=*Pedro Ceballos*.=*Luciano Bonaparte*.

El primer cónsul de la república francesa ha reconocido en las

disposiciones de su Majestad Católica espresadas en el preámbulo de los preliminares arriba convenidos entre los ministros de las dos potencias, el deseo de llegar pronto á una paz general, haciendo que la Inglaterra pierda el último aliado que le queda en el continente.

El objeto de ambas potencias será el procurarse un equivalente de las adquisiciones que en la presente guerra ha hecho la marina inglesa. En consecuencia, el primer cónsul cree que las fuerzas combinadas de España y Francia deben emplearse en obligar á Portugal á que ponga en manos del rey de España hasta la época de la paz con Inglaterra una parte del reino de Portugal, como garantía de la restitucion á España de Mahon y Trinidad, y de la isla de Malta para disponer de ella á la paz general conforme á los arreglos hechos ya sobre este punto.

El primer cónsul desea que en el tratado que deba concluirse con el Portugal no se omitan los intereses de España. Este motivo de no atenerse ya á las estipulaciones del tratado concluido y no ratificado entre Portugal y la república el año V, se fortifica aun por la conducta de la corte de Portugal desde aquella época, por el concurso constante de su marina con la marina inglesa en los cruceros y espediciones de la Inglaterra en las costas de España, y por la injuria, en fin, que se ha obstinado en hacer de las ofertas de la Francia y de la mediacion del rey de España.

En virtud de todas estas consideraciones, accediendo el primer cónsul á la demanda hecha por su Majestad Católica, aprueba las disposiciones contenidas en los preinsertos artículos, y hace marchar en el momento veinte mil hombres á Bayona y á Burdeos á disposicion de su Majestad Católica.

Y si antes que los ejércitos combinados hayan penetrado en Portugal, su Majestad Fidelísima abandona, á ejemplo del emperador y demas potencias continentales, la alianza de Inglaterra, el primer cónsul pedirá se le imponga como condicion de su paz con las dos potencias que entregue á su Majestad Católica una ó mas provincias que formen la cuarta parte de la poblacion de sus estados, para que sirva de garantía á la restitucion de la Trinidad, Mahon y Malta.

Se exigirá tambien del Portugal que abra sus puertos á los

buques españoles y franceses, y los cierre á los de Inglaterra.

En fin, ha creído el primer cónsul que su Majestad Católica tiene el derecho de aprovecharse de las circunstancias para terminar, á ejemplo de todos los grandes estados de la Europa, las discusiones de límites con el Portugal de un modo favorable á su engrandecimiento. = *Bonaparte.*

ESTADO GENERAL de los caudales y efectos que conducen las fragatas le puerra de la division del mando de D. José de Bustamante y Guerra, jefe de escuadra de la Real Armada.

BUQUES.	COMPAÑÍA MARÍTIMA.		POR CUENTA DE S. M.							DE PARTICULARES.				
	CUEROS de lobo.	PIPAS de grasa de idem.	SACAS de lana de vicuña.	CAJONES y sacas de cas- carilla.	BARRAS de estaño.	GALÁPAGOS de cobre.	TABLONES de madera.	PLATA en pesos fuertes.	ORO reducid á pesos fuertes.	CAJA de soldadas. Pesos fuertes.	CAJONES y zurrone de ratania.	PLATA en pesos fuertes.	ORO reducido á pesos fuertes.	IDEM en tejos. Pesos fuertes.
Medea.	8,995	»	35	20	1,627	203	»	521,940	»	143,071	32	952,619	279,502	124,600
Fama.	14,950	»	»	»	300	»	28	350,000	»	52,900	»	516,597	217,756	25,441
Mercedes.	»	»	20	20	1,139	961	»	221,000	»	60,000	»	590,000	»	»
Clara.	3,000	»	20	20	1,666	571	»	234,694	»	65,665	»	»	622,400	»
TOTAL.	26,925	10	75	60	4,732	1,755	28	1,507,634	»	299,634	32	1,859,216	1,119,658	150,011
TOTAL DE PARTICULARES.	»	»	»	»	»	»	»	1,859,216	1,269,669	»	52			
TOTAL GENERAL. . . .	26,925	10	75	60	4,732	1,755	28	3,166,850	1,269,669	299,634	52			

Fragata *Medea* al ancla en el puerto de Plimouth á 20 de octubre de 1804.—DIEGO DE ALVEAR Y PONCE.

Es copia del original que existe en el Archivo de la Direccion general de la Armada, de que certifico como archivero. Madrid 2 de enero de 1847.—JUAN DE DIOS DE PAZ.

APÉNDICE NÚM. 12.

Manifiesto de guerra contra la Gran Bretaña dirigido á todos los consejos por D. Pedro Ceballos, primer secretario de estado y del despacho, con fecha 12 de diciembre de 1804.

El restablecimiento de la paz que con tanto gusto vió la Europa por el tratado de Amiens, ha sido por desgracia de muy corta duracion para el bien de los pueblos. No bien se acababan los públicos regocijos con que en todas partes se celebraba tan fausto suceso, quando de nuevo empezó á turbarse el sosiego público, y se fueron desvaneciendo los bienes que ofrecia la paz. Los gabinetes de Paris y Lóndres tenian á la Europa suspensa y combatida entre el temor y la esperanza, viendo cada dia mas incierto el éxito de sus negociaciones, hasta que la discordia volvió á encender entre ellos el fuego de una guerra que naturalmente debia comunicarse á otras potencias, pues la España y la Holanda, que trataron juntas con la Francia en Amiens, y cuyos intereses y relaciones políticas tienen entre sí tanta union, era muy difícil que dejaran al fin de tomar parte en los agravios y ofensas hechos á su aliada.

En estas circunstancias, fundado S. M. en los mas sólidos principios de una buena política, prefirió los subsidios pecuniarios al contingente de tropas y navíos con que debia auxiliar á la Francia en virtud del tratado de alianza de 1796; y tanto por medio de su ministro en Lóndres, como por medio de los agentes ingleses en Madrid, dió á conocer del modo mas positivo al gobierno británico su decidida y firme resolucion de permanecer neutral durante la guerra, teniendo por el pronto el consuelo de ver que estas ingenuas seguridades eran, al parecer, bien recibidas en la corte de Lóndres.

Pero aquel gabinete, que de antemano hubo de haber resuelto en el silencio, por sus fines particulares, la renovacion de la guerra con España, siempre que pudiese declararla, no con las fórmulas ó solemnidades prescritas por el derecho de gentes, sino por medio de agresiones positivas que le produjesen utilidad, buscó los mas frívolos pretextos para poner en duda la conducta verdaderamente neutral de la España, y para dar importancia al mismo tiempo á los deseos del rey británico de conservar la paz, todo con el fin de ganar tiempo adormeciendo al gobierno español y manteniendo en la incertidumbre la opinion pública de la nacion inglesa sobre sus premeditados é injustos designios, que de ningun modo podia aprobar.

Así es que en Lóndres aparentaba artificiosamente proteger varias reclamaciones de particulares españoles que se le dirigian, y sus agentes en Madrid ponderaban las intenciones pacíficas de su soberano. Mas nunca se mostraban satisfechos de la franqueza y amistad con que se respondia á sus notas; antes bien, soñando y ponderando armamentos que no existian, y suponiendo (contra las protestas mas positivas de parte de la España) que los socorros pecuniarios dados á la Francia no eran solo el equivalente de tropas y navíos que se estipularon en el tratado de 1796, sino un caudal indefinido é inmenso que no les permitia dejar de considerar á la España como parte principal de la guerra.

Mas como aun no era tiempo de hacer desvanecer del todo la ilusion en que estaban trabajando, exigieron como condiciones precisas para considerar á la España como neutral, la cesacion de todo armamento en estos puertos y la prohibicion de que se vendiesen

las presas conducidas á ellos; y á pesar de que una y otra condicion, aunque solicitadas con un tono demasiado altivo y poco acostumbrado en las transacciones políticas, fueron desde luego religiosamente cumplidas y observadas, insistieron, no obstante, en manifestar desconfianza, y partieron de Madrid con premura, aun despues de haber recibido correos de su corte, de cuyo contenido nada comunicaron.

El contraste que resulta de todo esto entre la conducta de los gabinetes de Madrid y de Lóndres bastaria para manifestar claramente á toda la Europa la mala fe y las miras ocultas y perversas del ministerio inglés, aunque él mismo no las hubiese manifestado con el atentado abominable de la sorpresa, combate y apresamiento de las cuatro fragatas españolas que, navegando con la plena seguridad que la paz inspira, fueron dolorosamente atacadas por órdenes que el gobierno inglés habia firmado en el mismo momento en que engañosamente exigia condiciones para la prolongacion de la paz, en que se le daban todas las seguridades posibles, y en que sus buques se proveian de víveres y refrescos en los puertos de España.

Estos mismos buques, que estaban disfrutando la hospitalidad mas completa, y experimentando la buena fe con que la España probaba á la Inglaterra cuán seguras eran sus palabras y cuán firmes sus resoluciones de mantener la neutralidad; estos mismos buques abrigan ya en el seno de sus comandantes las órdenes inicuas del gabinete inglés para asaltar en el mar las propiedades españolas: órdenes inicuas y profusamente circuladas, pues que todos sus buques de guerra en los mares de América y Europa están ya deteniendo y llevando á sus puertos cuantos buques españoles encuentran, sin respetar ni aun los cargamentos de granos que vienen de todas partes á socorrer una nacion fiel en el año mas calamitoso.

Órdenes bárbaras, pues que no merecen otro nombre las de echar á pique toda embarcacion española cuyo porte no llegase á cien toneladas, de quemar las que estuviesen varadas en la costa, y de apresar y llevar á Malta solo las que escadiesen de cien toneladas de porte. Así lo ha declarado el patron de un laud valenciano de cincuenta y cuatro toneladas que pudo salvarse en su lancha el dia 16 de noviembre sobre la costa de Cataluña, cuando su buque

fue echado á pique por un navío inglés, cuyo capitan le quitó sus papeles y su bandera, y le informó de haber recibido las espresadas órdenes de su corte.

A pesar de unos hechos tan atroces, que prueban hasta la evidencia las miras codiciosas y hostiles que el gabinete inglés tenia meditadas, aun quiere este llevar adelante su pérfido sistema de alucinar la opinion pública, alegando para ello que las fragatas españolas no han sido conducidas á los puertos ingleses en calidad de apresadas, sino como detenidas hasta que la España dé las seguridades que se desean de que observará la neutralidad mas estricta.

¿Y qué mayores seguridades puede ni debe dar la España? ¿Qué nacion civilizada ha usado hasta ahora de unos medios tan injustos y violentos para exigir seguridades de otra? Aunque la Inglaterra tuviese, en fin, alguna cosa que exigir de España, ¿de qué modo subsanaria despues un atropellamiento semejante? ¿Qué satisfaccion podria dar por la triste pérdida de la fragata *Mercedes* con todo su cargamento, su tripulacion y el gran número de pasajeros distinguidos que han desaparecido víctimas inocentes de una política tan detestable?

La España no cumpliria con lo que se debe á sí misma, ni creeria poder mantener su bien conocido honor y decoro entre las potencias de Europa, si se mostrase por mas tiempo insensible á unos ultrajes tan manifiestos, y si no procurase vengarlos con la nobleza y energía propias de su carácter.

Animado de estos sentimientos el magnánimo corazon del rey, despues de haber apurado para conservar la paz todos los recursos compatibles con la dignidad de su corona, se ve en la dura precision de hacer la guerra al rey de la Gran Bretaña, á sus súbditos y pueblos, omitiendo las formalidades de estilo para una solemne declaracion y publicacion, puesto que el gabinete inglés ha principiado y continúa haciendo la guerra sin declararla.

En consecuencia, despues de haber dispuesto S. M. se embargasen por via de represalia todas las propiedades inglesas en estos dominios; que se circulasen á los vireyes, capitanes generales y demas jefes de mar y tierra las órdenes mas convenientes para la propia defensa y ofensa del enemigo, ha mandado el rey á su mi-

nistro en Londres que se retire con toda la legacion española, y no duda S. M. que inflamados todos sus vasallos de la justa indignacion que deben inspirarles los violentos procederes de la Inglaterra, no omitirán medio alguno de cuantos les sugiera su valor para contribuir con S. M. á la mas completa venganza de los insultos hechos al pabellon español. A este fin les convida á armar en corso contra la Gran Bretaña, y á apoderarse con denuevo de sus buques y propiedades con las facultades mas amplias, ofreciendo S. M. la mayor prontitud y celeridad en la adjudicacion de las presas con la sola justificacion de ser propiedad inglesa, y renunciando espresamente S. M. en favor de los apresadores cualquiera parte del valor de las presas que en otras ocasiones se haya reservado, de modo que las disfruten en su íntegro valor, sin descuento alguno.

Por último, ha resuelto S. M. que se inserte en los papeles públicos cuanto va referido para que llegue á noticia de todos; como igualmente que se circule á los embajadores y ministros del rey en las cortes estrangeras, para que todas las potencias estén informadas en estos hechos y tomen interes en una causa tan justa; esperando que la Divina Providencia bendecirá las armas españolas para que logren la justa y conveniente satisfaccion de sus agravios.

APÉNDICE NÚM. 15.

Contestacion de la Gran Bretaña de 11 de enero de 1805 al manifesto de guerra de España de 12 de diciembre anterior.

Dado en corte, en el palacio de la Reina, 11 de enero de 1805.

Presente la muy escelente Majestad del rey en su consejo.

Por cuanto ha llegado á noticia de S. M. haber promulgado el rey de España una declaracion de guerra contra S. M., el pueblo y súbditos suyos, resuelta S. M. por lo tanto á valerse de cuantos medios sean necesarios para vengar el honor de su corona y para la mas vigorosa prosecucion de la guerra en que se halla empeñado, ha tenido á bien S. M. de consultar, y con el dictámen de su consejo privado mandar, como desde ahora manda, que sean ejecutadas represalias generales contra los navíos, bienes y súbditos del rey de España, por manera que tanto las escuadras, navíos de S. M. como cualesquiera otros buques y embarcaciones que fuesen habilitados con patentes de corso y de represalias generales ó en otra forma por los comisarios de S. M. que ejercen las funciones de lord gran-

de almirante de la Gran Bretaña, deban y puedan lícitamente apoderarse de todos los navíos, embarcaciones y bienes pertenecientes al rey de España ó sus súbditos, á cualesquiera otros habitantes dentro de los territorios del rey de España, y traerlos asimismo á juicio á cualquiera de los juzgados del Almirantazgo dentro de los dominios de S. M., y á este efecto el abogado general de S. M., en concurrencia del abogado del Almirantazgo, estenderán inmediatamente el decreto de comision y lo presentarán igualmente á S. M. en este despacho, autorizando á los comisarios que ejercen las funciones de lord grande almirante ó cualquiera otra persona ó personas que ellos señalaren, ó á quienes comuniquen su poder, para expedir y conceder patentes de corso y represalias á cualesquiera súbditos de S. M. ú otros en quienes dichos comisarios reconozcan las cualidades convenientes para el objeto de aprehender, apresar y tomar los navíos, embarcaciones y bienes pertenecientes á la España, los vasallos y súbditos del rey de España ó cualesquiera habitantes de sus paises, territorios y dominios, y que en dicha comision se inserten todas las cláusulas y poderes de uso en semejantes casos, y conformes á los anteriores ejemplares, y el dicho abogado general de S. M., por el abogado del Almirantazgo, procederá desde luego á estender el decreto de comision, presentándole igualmente á S. M. en este despacho, autorizando á los dichos comisarios que ejercen las funciones de lord grande almirante para apelar y requerir al alto tribunal del Almirantazgo de la Gran Bretaña y al subdelegado y juez de dicho tribunal, su sustituto ó sustitutos; como tambien á los demas juzgados del Almirantazgo dentro de los dominios de S. M., para tomar conocimiento y proceder judicialmente sobre todas y cualesquiera especie de capturas, apresamientos, presas y represas de todos los navíos y bienes que se hayan y puedan ser apresados; como tambien entender y determinar sobre ello y conforme á la práctica del Almirantazgo; como tambien, conforme á la ley de naciones, adjudicar y condenar los tales navíos, embarcaciones y bienes que pertenezcan á la España ó á los vasallos y súbditos del rey de España, ó cualesquiera otros habitantes de sus dominios, paises y territorios, y que se inserten en dicha comision cuantas cláusulas y poderes sean de caso y sean conformes á los anteriores ejemplares: igualmente los

dichos procederán á preparar y estender delante de S. M. en este despacho un decreto de aquellas instrucciones que parezca conveniente enviar á los juzgados del Almirantazgo en los gobiernos esteriore y colonias de S. M. para su inteligencia y arreglo en este punto, como tambien otro decreto con instrucciones para cuantos navíos puedan comisionarse para cumplimiento de los fines mencionados.

The first of these is the fact that the
 system of taxation is not uniform
 throughout the country. In some
 parts the rate is as high as 10 per
 cent, while in other parts it is as
 low as 2 per cent. This is a great
 disadvantage to the farmer, who
 has to pay a high rate of tax on
 his land, while the merchant who
 sells his goods in the city pays a
 low rate. This is a great injustice
 to the farmer, who has to pay a
 high rate of tax on his land, while
 the merchant who sells his goods in
 the city pays a low rate. This is a
 great disadvantage to the farmer, who
 has to pay a high rate of tax on his
 land, while the merchant who sells his
 goods in the city pays a low rate.

APÉNDICE NÚM. 14.

*Convenio entre su Majestad el emperador de los franceses y su
Majestad Católica.*

ARTÍCULO 1.º Su Majestad el emperador, habiendo reunido en el Texel, en los diferentes puertos de la Mancha, en Brest, en Rochefort y Tolon los armamentos cuyos pormenores siguen; esto es:

En el Texel un ejército de treinta mil hombres con los buques de guerra y de transporte necesarios para embarcar sus tropas;

En Ostende, Dunkerque, Calais, Boulogne y el Havre, escuadrillas de guerra y de transporte, propias á embarcar ciento y veinte mil hombres y veinte y un mil caballos;

En Brest una escuadra compuesta de veinte y un navíos, varias fragatas y trasportes dispuestos para embarcar veinte y cinco mil hombres de tropas destinadas al campo frente á Brest;

En Rochefort una escuadra de seis navíos, cuatro fragatas armadas y fondeadas en la isla de Aix, y teniendo á bordo nueve mil hombres de tropas espedicionarias;

Estos armamentos serán sostenidos y serán destinados á operaciones respecto á las cuales su Majestad el emperador se reserva esplicarse directamente en el término de un mes con su Majestad Católica ó con el general encargado de los poderes de su Majestad.

ART. 2.º Su Majestad Católica hará armar inmediatamente en el puerto del Ferrol, y abastecer con seis meses de víveres y cuatro de agua, ocho de sus navíos de línea, siete á lo menos, y cuatro fragatas destinadas á combinar sus operaciones con los cinco navíos y las dos fragatas que su Majestad Imperial tiene en aquel puerto.

Dos mil hombres de infantería española, doscientos hombres de artillería con diez piezas de campaña, con el repuesto de trescientos tiros por pieza y doscientos cartuchos por hombre, serán reunidos á las órdenes de un mariscal de campo, con el objeto de embarcarse en los buques de su Majestad Católica que componen esta escuadra.

Este armamento estará listo y en estado de salir á la mar antes del 31 ventoso (20 de marzo próximo), ó á mas tardar para el 10 germinal (30 de marzo).

ART. 3.º Su Majestad Católica hará armar en el puerto de Cádiz, tripular y aprovisionar con seis meses de víveres y cuatro de agua, de modo que estén listos á salir á la mar á la misma época 10 germinal (30 de marzo), quince navíos de línea, ó doce á lo menos, en los cuales se embarcarán veinte y cinco mil hombres, de los cuales

Dos mil de infantería española, ciento de artillería, cuatrocientos de caballería sin los caballos, con diez piezas de campaña, con una dotacion de trescientos tiros por pieza y doscientos cartuchos por hombre.

ART. 4.º Su Majestad Católica hará armar, tripular y aprovisionar como se ha dicho anteriormente, y para la misma época, seis navíos de línea en el puerto de Cartagena.

ART. 5.º Su Majestad el emperador y su Majestad Católica se comprometen y se obligan á aumentar sucesivamente sus armamentos con todos los navíos y fragatas que podrán en lo sucesivo construir, habilitar y armar en los puertos respectivos.

ART. 6.º En consideracion á que los armamentos de su Majestad Católica estipulados en los artículos 2.º, 3.º y 4.º estarán prontos y listos á salir á la mar para la época fija de 30 ventoso (20 de marzo), ó

á mas tardar para el 10 germinal (30 de marzo), su Majestad el emperador garantiza á su Majestad Católica la integridad de su territorio de España y la restitucion de las colonias que pudiesen serle tomadas en la guerra actual; y si la suerte de las armas, á una con la justicia de la causa que defienden las dos altas potencias contratantes, procura resultados de importancia á sus fuerzas de tierra y de mar, su Majestad el emperador promete emplear su influjo para que sea restituida á su Majestad Católica la isla de la Trinidad, y tambien los caudales apresados por el enemigo con las fragatas españolas de que se apoderó antes de declarar la guerra.

ART. 7.º Su Majestad el emperador y su Majestad Católica se obligan á no hacer la paz separadamente con la Inglaterra.

ART. 8.º El presente convenio será ratificado y las ratificaciones cangeadas en el término de un mes, ó antes si es posible. Hecho en Paris 14 de nivoso año XIII (4 de enero de 1805).=Firmado.=D. Decrés.=Firmado.=Federico Gravina.

NOTA. El embajador cree de su obligacion y de su sinceridad añadir la nota siguiente :

Los treinta navíos que se piden podrán estar listos para la época designada; mas creo que no será posible reunir las tripulaciones necesarias para el dicho armamento, y que será todavía mas difícil fabricar los seis millones de raciones que son necesarios para seis meses de campaña, y así lo he demostrado con mayor amplitud en mi nota y en todas mis conferencias. Paris 5 de enero de 1805.=Firmado.=Gravina.

Ratificacion de su Majestad Católica escrita de puño y letra del príncipe de la Paz y firmada por el rey.

Ratifico este convenio, y haré, ademas de lo que se halla estipulado, todo cuanto la situacion de mi reino me permita para vengar la ofensa hecha á mi honor y al de mis vasallos por los súbditos de la Inglaterra. Aranjuez 18 de enero de 1805.=Firmado.=Yo el rey (1).

(1) General Mathieu Dumas, tom. XI, pág. 215.

1. *De eerste twee artikelen* (1 en 2) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van dood, worden in de eerste plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van dood is de zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd. De eerste twee artikelen van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van dood, worden in de eerste plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van dood is de zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd.

2. *De derde en vierde artikelen* (3 en 4) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van levenslange gevangenschap, worden in de tweede plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van levenslange gevangenschap is de tweede zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd. De derde en vierde artikelen van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van levenslange gevangenschap, worden in de tweede plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht.

3. *De vijfde en zesde artikelen* (5 en 6) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van gevangenschap, worden in de derde plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van gevangenschap is de derde zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd.

4. *De zevende en achtste artikelen* (7 en 8) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van dwangarbeid, worden in de vierde plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van dwangarbeid is de vierde zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd. De zevende en achtste artikelen van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van dwangarbeid, worden in de vierde plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht.

5. *De negende en tiende artikelen* (9 en 10) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van geldboete, worden in de vijfde plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van geldboete is de vijfde zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd.

6. *De elfde en twaalfde artikelen* (11 en 12) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van schorsing, worden in de zesde plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van schorsing is de zesde zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd. De elfde en twaalfde artikelen van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van schorsing, worden in de zesde plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht.

7. *De dertiende en veertiende artikelen* (13 en 14) van het Wetboek van Strafrecht, welke betrekking hebben op de straf van voorlopige hechtenis, worden in de zevende plaats aangevoerd, omdat deze de grondslag vormen van het strafrecht. De straf van voorlopige hechtenis is de zevende zwaarste straf, welke kan worden toegelegd, en daarom is het van belang, dat deze straf alleen in de zwaarste gevallen kan worden toegelegd.

APÉNDICE NÚM. 15.

Estado de los muertos y heridos que tuvo la escuadra española en el sangriento combate de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.

Buques.	Muertos.	Heridos.	Total.
<i>Príncipe.</i>	52	110	162
<i>Santa Ana.</i>	97	141	238
<i>Trinidad.</i>	205	108	313
<i>Rayo.</i>	4	14	18
<i>San Ildefonso.</i>	34	126	160
<i>San Agustín.</i>	180	200	380
<i>San Juan.</i>	100	150	250
<i>Neptuno.</i>	42	47	89
<i>Monarca.</i>	100	150	250
<i>Montañas.</i>	20	29	49
<i>San Justo.</i>	»	7	7
<i>Asís.</i>	5	12	17
<i>Leandro.</i>	8	22	30
<i>Bahama.</i>	75	67	142
<i>Argonauta.</i>	100	200	300
	<u>1022</u>	<u>1383</u>	<u>2405</u>

Parte dado por el almirante Collingwood , sucesor de Nelson en el mando de la escuadra inglesa , del sangriento combate de Trafalgar.

Secretaría del Almirantazgo 6 de noviembre de 1803.

En el Almirantazgo se han recibido á la una de la madrugada del día de la fecha los partes que da el vice-almirante Collingwood, comandante en jefe de todas las fuerzas navales de S. M. en las aguas de Cádiz , cuyas copias son las siguientes :

A bordo de la fragata *Eurygalus*, sobre el cabo Trafalgar , á 22 de octubre de 1805 , dirigido al Sr. Marsden , del Almirantazgo.

Muy señor mio : La muerte para siempre lamentable del vice-almirante lord vizconde Nelson , que espiró en el último combate con el enemigo en el momento mismo de la victoria , me impone la necesaria obligacion de poner en noticia de los lores comisionados del Almirantazgo que el día 19 del actual los buques que cru-

zaban á la vista de Cádiz en observación de los movimientos del enemigo dieron parte al general en jefe que la escuadra combinada se habia hecho á la vela , navegando con viento flojo del O.: infirió su señoría que los enemigos se dirigian al Mediterráneo , é inmediatamente navegó con toda fuerza de vela en demanda de la boca del estrecho con la escuadra británica de su mando , que se componia de veinte y siete navíos , tres de ellos de 60 cañones ; mas al llegar á ella , el capitan Blackwood (cuya vigilancia en observar y dar noticias de los movimientos del enemigo ha sido sumamente meritoria) participó al general en jefe que el enemigo aun no habia embocado el estrecho. En la amanecida del lunes 24 del corriente, demorando cabo Trafalgar al E. $\frac{1}{4}$ S. E. á distancia de unas siete leguas , se avistó al enemigo de seis á siete millas hácia el E., manteniéndose todavia el viento del O. muy flojo. El general en jefe inmediatamente puso la señal á la escuadra de su mando de arribar en popa formando dos columnas en el orden de marcha , cuyo sistema de ataque habia dispuesto su señoría con anticipacion para evitar los inconvenientes y las dilaciones de la táctica ordinaria. La línea enemiga, compuesta de treinta y tres navíos (de ellos diez y ocho franceses y quince españoles), la mandaba en jefe el almirante Villeneuve. Los españoles, á las órdenes de Gravina, viraron por redondo de la vuelta del N., y formaron su línea de batalla muy compacta; pero así como era inusitado semejante plan de ataque, así tambien era nueva la formacion de la línea enemiga , resultando de figura semicircular y convergente hácia sotavento, de modo que atacando el centro, quedaban, tanto la vanguardia como la retaguardia, por el portalon : antes que se rompiese el fuego, cada navío se hallaba como á un cable de distancia de sus matalotes de popa y pron, formando una especie de doble línea, apareciendo por sus muras muy corto espacio, pero sin estar confundidos. El almirante Villeneuve, en el *Bucen-taure*, ocupaba el centro, y el *Príncipe de Asturias*, que arbolaba la insignia de Gravina, la retaguardia, estando los buques franceses y españoles interpolados sin preferencia de escuadra; y como el orden de nuestro ataque se habia dispuesto con anticipacion, y comunicado á los oficiales generales y á los comandantes de los buques, pocas fueron las señales necesarias, y solo se hizo la de union al tiempo

de avanzar las columnas. El general en jefe, en el *Victory*, navegaba á la cabeza de la columna de barlovento, y el *Royal Sovereign*, que arbolaba mi insignia, á la de sotavento. El ataque empezó al medio día del 21 citado por los navíos cabezas de columna, atravesando la línea enemiga el general en jefe por el décimo navío de la vanguardia, y el segundo por el duodécimo de la retaguardia, dejando aislada la vanguardia del enemigo, y cada uno de nuestros buques siguiendo las aguas de su compañero, y empujando la acción con el enemigo á toca-penoles.

El combate fue sangriento, *habiéndose batido los navíos enemigos con un valor que honra altamente á sus oficiales*; pero el ataque era irresistible, y plugo al Todopoderoso, dispensador de todas las cosas, conceder á las armas de S. M. una completa y gloriosa victoria. A las tres de la tarde, varios de los navíos enemigos habian arriado sus banderas, quedando por tanto desordenada su formacion. El almirante Gravina, con diez navíos, reuniéndose á sus fragatas, que se hallaban á sotavento, hizo rumbo para Cádiz. Los cinco navíos de la cabeza de vanguardia viraron, y navegando para el S. para pasar á barlovento de la línea británica, fueron atacados por los nuestros, que apresaron al mas atrasado, salvándose los demas, y dejando en poder de la armada de S. M. diez y nueve navíos de línea (de los que dos son de tres puentes, el *Santisima Trinidad* y el *Santa Ana*), con tres oficiales generales; á saber: el vice-almirante Villeneuve (general en jefe), D. Ignacio María de Alava, vice-almirante, y el jefe de escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros. Tan brillante victoria basta para elogiar el mérito contraído por todos los comandantes en aquellos hechos en que se distinguieron particularmente, porque el resultado de la batalla dice mas de lo que pueden espresar mis palabras. Uno era el espíritu que animaba á todos; y cuando todos se emplean con igual celo en el servicio de su pais, todos son dignos de que se haga mencion honorífica de su noble conducta, y nunca fueron los hechos mas meritorios que en este combate. El *Achille* (navío frances de 74 cañones), despues de rendido, por descuido de parte de su tripulacion se prendió fuego y voló, salvándose doscientos hombres por nuestros botes. Durante el combate tuvo lugar un hecho que demuestra claramente el invencible valor de los marinos británicos cuando

se baten con los enemigos de su patria, y así no puedo prescindir del satisfactorio deber de ponerlo en conocimiento de los lores del Almirantazgo. El *Temeraire*, abordado por casualidad ó de intento por ambos costados con un navío frances y otro español, sostuvo con vigor el ataque de ambos, que terminó arrebatando de sus popas las banderas combinadas, y enarbolando en ellas el pendon británico, á costa, como era consiguiente, de pérdidas considerables. También tengo que lamentar, como la lamentará la nacion y la marina británica, en la muerte del general en jefe la de un héroe cuyo nombre será inmortal, y su memoria siempre grata á su país: mi corazon está traspasado de la mas aguda pena por la pérdida de un amigo con quien me unió por muchos años la mas íntima amistad, el conocimiento verdadero que tenia de la nobleza de su corazon, que le inspiraba ideas superiores á la generalidad de los hombres, y con quien estaba ligado por los mas estrechos lazos del afecto. La muerte del general en jefe, aunque ocurrida en la ocasion mas gloriosa para nuestro país, jamás podrá recordarse sin el mas profundo sentimiento. Su señoría, como al medio de la accion, recibió un balazo de fusil en el hombro izquierdo; inmediatamente me mandó un oficial con su última despedida, y espiró al poco tiempo.

También tengo que lamentar la pérdida de los bizarros capitanes, Duff, del *Mars*, y Cooke, del *Bellerophon*; y aun cuando hasta ahora no tengo noticia de ningun otro, temo, sin embargo, que el número de los que han sucumbido sea muy grande, y no podré saberlo hasta que reciba todos los partes, no habiendo podido aun tenerlos de todos los buques á causa del fuerte temporal que dura desde el fin de la accion.

Desarbolado el *Royal Sovereign* de todos sus palos, á escepcion del trinquete, y este muy maltratado, previne á la *Eurygalus*, durando aun la accion, se pudiese á la voz, y lo verificó, repitiendo mis señales, cuyo servicio ejecutó el capitan Blackwood con la mayor exactitud. Despues del combate arbolé en la *Eurygalus* mi insignia con el fin de comunicar mas fácilmente mis órdenes á los buques, reunirlos y remolcar el *Royal Sovereign* hácia afuera. Toda la escuadra estaba en situacion muy crítica y peligrosa; desarbolados varios de los navíos; todos desmantelados; en trece brazas de agua sobre los bajos

de cabo Trafalgar; y cuando hice la señal de prepararse para dar fondo, pocos fueron los navíos que estaban en estado de dejar caer un ancla, porque todos tenían los cables cortados á balazos. La Divina Providencia, que en su misericordia nos ayudó en un día tan terrible, nos preservó durante la noche, habiendo rolado el viento algunas cuartas al cuarto cuadrante, lo que permitió á la escuadra franquearse de la costa, escepto cuatro navíos de los apresados, enteramente desarbolados, que se hallan fondeados enfrente del cabo Trafalgar, y confío que se aguantarán seguros en el fondeadero hasta que ceda el tiempo.

Detallados los sucesos de la escuadra en esta accion, séame permitido felicitar á los señores comisionados del Almirantazgo por una victoria que espero añadirá nuevo lustre á la gloria de la corona de S. M., y que redundará en beneficio general de nuestra patria. = C. Collingwood. = Al Sr. Guillermo Marsden.

Orden general de la escuadra.

A bordo de la fragata *Eury-*
gulus 22 de octubre de 1805.

Al muy honorable contra-almirante el conde de Northesk, y á los respectivos capitanes y comandantes de todos los buques de la escuadra.

La muerte para siempre lamentable del lord vizconde Nelson, duque de Bronte, nuestro general en jefe, que perdió su vida en el combate del día 21, en los brazos de la victoria y cubierto de honor, dejará un recuerdo siempre glorioso á la marina y á la nacion británica: su celo por el honor del rey y su acendrado patriotismo servirán á los marinos británicos de esclarecido ejemplo en lo venidero. Este lamentable suceso me impone la triste pero necesaria obligacion de tributar las gracias al muy honorable contra-almirante, á los capitanes, oficiales, tripulaciones y guarniciones que sirven á bordo de la escuadra de S. M. que está ahora á mis órdenes,

por su conducta en aquel dia; mas á pesar de la imposibilidad que tengo de hallar palabras que espresen mi aprecio por el valor y la emulacion con que á porfía se esmeraron los oficiales, las tripulaciones y las guarniciones en el combate con el enemigo, durante el cual cada individuo se portó como un héroe en quien dependia la gloria de su patria. El ataque fue irresistible, y sus resultas, añadiendo á las páginas de los anales marítimos un nuevo laurel, demuestran lo que pueden alcanzar los hijos de Bretaña cuando su rey y su patria requieren sus servicios. El muy honorable contra-almirante conde Northesk, los oficiales y tripulaciones, los oficiales, sargentos, cabos y soldados de infantería de marina se servirán aceptar mis mas sinceras y cordiales gracias por su muy meritoria conducta, tanto en el discurso de la accion, como por sus esfuerzos y empeño para salvar á los buques enemigos apresados de la peligrosa situacion en que despues de rendidos se encontraban sobre los bajos de cabo Trafalgar con tiempo tempestuoso. Los respectivos capitanes harán así entender á los oficiales, tripulaciones y guarniciones este público testimonio del alto aprecio que me merece su conducta, dando á todos mis mas cumplidas gracias.=C. Collingwood.

Orden general de la escuadra.

A los capitanes y comandantes de los buques de la escuadra.

Dios Todopoderoso, en cuyo brazo está el poder, se ha dignado en su infinita misericordia coronar los esfuerzos de la armada de S. M. con el brillante resultado de una completa victoria ganada á los enemigos de la patria el dia 21 de este mes; y para ofrecer ante el trono de las misericordias las alabanzas correspondientes á los inmensos beneficios que concede á nuestra patria y al género humano, he creido conveniente se dedique un dia de accion de gracias general á Dios, y de reconocimiento por su misericordiosa bondad, y para implorar el perdon de los pecados, la continuacion de su divina clemencia, y que nos conceda su constante proteccion para emplearla en la defensa de nuestras leyes y libertades patrias, sin

cuyo auxilio todos los esfuerzos de los hombres son ineficaces; por tanto, dispongo que el día..... sea el destinado á este sagrado objeto. Dada á bordo de la fragata *Eurygalus*, en las aguas de cabo Trafalgar, á 22 de octubre de 1805.=C. Collingwood.

P. D. Dispersada la escuadra por efecto de un fuerte temporal, no se ha señalado aun el día para verificar la referida sagrada ceremonia.

Carta del contra-almirante Strachan al almirante Cornwallis.

A bordo del navío *César*, al O. de Rochefort 264 millas, noviembre 4 de 1805,
viento S. E.

Señor: Hallándome sobre el Ferrol ciñendo el viento del O. la tarde del 2, observamos una fragata al N. O. que hacia señales: mareé entonces á toda vela para unirme á ella antes de la noche, y seguido por los navíos *Héroe*, *Courageus* y *Namur*, logré estar á su voz á las once horas de la noche, y al momento que se unió á nosotros vimos seis embarcaciones grandes en nuestras proximidades. El capitán Baker me informó que la escuadra de Rochefort le habia dado caza, y que se hallaba á sotavento no muy lejos. Recibimos con complacencia esta noticia. Inmediatamente le mandé previniese á los capitanes de los navíos que se hallaban por mi popa me siguiesen, pues pensaba atacar en el momento que se pudiese, y yo para este mismo fin arribé con el *César*, haciendo todas las señales requeridas para indicar este movimiento á nuestros navíos. La claridad de la luna nos permitió ver al enemigo, que iba en huida, formado en una línea de frente muy cerrada; pero al momento de ponerse la luna

los perdimos de vista, y tuve que acortar de vela, pues ya de nuestra escuadra solo se veían el *Héroe*, *Courageus* y fragata *Eolo*. Continuamos toda la noche gobernando al E. N. E., y por la mañana observamos á la fragata *Santa Margarita* muy inmediata. A las nueve descubrimos al enemigo, cuyas fuerzas se componían de cuatro navíos de línea, al N. E. con toda vela. Nosotros nos hallábamos en la misma disposicion, y entrándoles considerablemente por la tarde, vimos tres velas por la popa, y la fragata *Fénix* me habló aquella noche, y supe que la actividad del capitan Baker habia ejecutado las órdenes que yo le previne: poco despues le envié á reforzar á la fragata *Santa Margarita*, que era la que nos conducia al enemigo.

Al amanecer nos hallamos ya cerca, y la *Santa Margarita*, que fue pronto auxiliada por la *Fénix*, habia ya roto el fuego con el mayor atrevimiento sobre la retaguardia enemiga.

Poco antes del medio dia, viendo los franceses que un combate era inevitable, acortaron de vela, formándose en línea mura á estribor. Nosotros ejecutamos lo mismo, y comuniqué con la bocina mis intenciones á los capitanes; que pensaba atacar el centro y retaguardia. Al medio dia principió la batalla: poco despues el navío cabeza de la línea enemiga viró, lo cual empenó mas la accion y la hizo general. El *Namur* se nos incorporó poco despues de haber virado, lo que ejecutamos al momento que se pudo, haciéndole yo al mismo tiempo las correspondientes señales á dicho navío para que atacase la vanguardia. A las tres y media se acabó el combate: el enemigo se batió admirablemente, y no se rindió hasta que sus navíos se hallaban en estado de no poder ser manejados.

He dado las gracias á los capitanes de los navíos y fragatas, y ellos hacen los mayores elogios de sus oficiales y tripulaciones. Si algo habia que agregar á la aventajada opinion que yo habia formado de la oficialidad y tripulacion del *César*, ha sido su heroica conducta en este dia de batalla.

El enemigo ha sufrido mucho; pero nuestros navíos solamente lo que se debe esperar en semejantes ocasiones. Se puede juzgar cuál seria mi sorpresa cuando supe que los navíos apresados no eran de la escuadra de Rochefort, sino de la de Cádiz.

Tengo el honor, etc.

Primera linea mura á estribor.

<i>César.</i>		80
<i>Héroe.</i>		74
<i>Courageus.</i>		74

Linea francesa.

<i>Duguay-Trouin.</i>		74
<i>Formidable.</i>		80
<i>Mont-Blanc.</i>		74
<i>Scipion.</i>		74

Segunda linea mura á babor cuando se incorporó el Namur.

<i>Héroe</i>		74	Honorable capitán Gardener.
<i>Namur.</i>		74	Holrhd.
<i>César.</i>		80	Sir Ricad Strachan.
<i>Courageus.</i>		74	Capitan Lee.

Linea francesa.

<i>Duguay-Trouin.</i>		74	Capitan Tuflete.
<i>Formidable.</i>		80	Contra-almirante Dumanoir.
<i>Mont-Blanc.</i>		74	Villegrey.
<i>Scipion.</i>		74	Barauger.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY

1911

INDICE.

INTRODUCCION.	7
VINDICACION.—CAPITULO I.— Esposicion de los hechos.—Análisis de los tratados que precedieron al combate de Trafalgar.	25
CAPITULO II.— Convenio del 1.º de octubre de 1800.—Creacion del reino de Etruria.—Cesion de la Luisiana.—Tratado de Aranjuez.—Tratado de alianza con la Francia contra Portugal.—Guerra de Portugal.—Paz de Badajoz.—Nuevo convenio con la Francia.—Paz de Amiens.—Espedicion á Santo Domingo.—Tratado de subsidios.—Sus consecuencias.—Venta de la Luisiana hecha por la Francia á los Estados-Unidos.	65
CAPITULO III.— Segunda guerra maritima entre Francia é Inglaterra.—La Inglaterra no reconoce la neutralidad de la república báltica.—La declara la guerra.—Exámen de la cuestion de la neutralidad de España.—El tratado de San Ildefonso se convierte en tratado de subsidios.—La Inglaterra se niega á reconocerlo.—Negociacion en Madrid y Londres sobre la cuestion de neutralidad.—Protestas, quejas, rompimiento.—Combate del 5 de octubre de 1804.—Voladura de la fragata Mercedes.—Apresamiento de las fragatas Clara, Medea y Fama.—Negociaciones.—Declaracion de guerra.	99
CAPITULO IV.— Continuacion del anterior.	153

CAPITULO V. — Convenio secreto del 4 de enero de 1805 entre España y Francia.—Espedicion á la Martinica.—Regreso.—Villeneuve.—Napoleon.—Instrucciones de este á aquel.—Correspondencia con el ministro de Marina, Décrés. —Apreciacion de las operaciones de Villeneuve por varios autores.	181
CAPITULO VI.—Combate de Finisterre.	231
CAPITULO VII.—Trafalgar.—Vindicacion de las aserciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y del Imperio. . . .	261
CAPITULO VIII.—Trafalgar.—Nelson y Collingwood, Villeneuve y Gravina antes del combate de Trafalgar.	349
CAPITULO IX.—Trafalgar.—Narracion del combate.	391
CONCLUSION.	443
BIOGRAFIAS.—Gravina.	457
Alava.	473
Escaño.	485
Cisneros.	493
Mac-Donnell.	505
Hore.	513
Vargas.	515
Uriarte.	519
Galiano.	533
Churruca.	539
Valdes.	557
Cajigal.	577
Argumosa.	583
Gardoqui.	587
Alcedo.	591
Flores.	597
Pareja.	603
Quevedo y Cheza.	607
Gaston.	613
Relacion de los oficiales y guardias marinas de la escuadra española muertos y heridos en el combate de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805. . .	617

Relacion de los jefes y oficiales que existen en la actualidad de los que asis-	
tieron al sangriento combate de Trafalgar.. . . .	621
Estado general de las fuerzas navales de las potencias maritimas de Eu-	
ropa en 1850.	625
Apéndice núm. 1.	3
— 2.	15
— 3.	49
— 4.	51
— 5.	55
— 6.	63
— 7 y 8.	65
— 9.	73
— 10.	77
— 11.	»
— 12.	83
— 13.	89
— 14.	93
— 15.	97
Parte del almirante Collingwood, Hegado á Lóndres el 6 de noviembre del	
año de 1805 á la una de la madrugada.	99
Carta del contra-almirante Strachan al almirante Cornwallis.	107

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

FE DE ERRATAS.

<i>Pág.</i>	<i>Lín.</i>	<i>Dice</i>	<i>Léase</i>
50	25	Obsegon	Obregon
94	14	usurle	usar con él
107	12	imposibe	imposible
124	7	la abulta	lo abulta
159	13	el	del
166	10	1805	1804
192	6	veinte y siete	veinte y ocho
id.	19	veinte y nueve.	veinte y ocho.
255	18	del	de
id.	19	de	del
386	12	aldia	al dia
393	19	barlovea	barloa
409	22	página en	página 395 en
457	5	de	el