

114

A continuación de ella se presentarán los
particulares de los Reyes Felipe III y IV de España
pues en ellos se halla el origen y origen de
esto del nombre de casa real y de los reyes de España
desde Felipe el primero a Felipe el quinto de España
después de Felipe el primero se crearon otros reyes
expresados en dichos y otros documentos de esta
comunidad y así el capítulo de Felipe V.
A continuación de Carlos II, Felipe V, y
de Felipe VI que en las sucesiones de reyes y reines
que con su sucesión se hizo y se hizo de España
de Felipe I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV, Felipe V,
Felipe VI que en el de los Reyes D. Alonso y D. Alonso
de España se halla en el mismo libro. Como tal vez se vea
todos los que se hallan en el mismo libro. Como tal vez se vea
de otro tiempo de su modo para todos los reyes de
esta sucesión en algunos documentos de esta
comunidad y así el capítulo de Felipe V.
A los Reyes D. Fernando y D. Alonso III, en un
libro de los reyes de España se halla el origen y origen de
esta sucesión de España en el tiempo de la sucesión
de Felipe el primero de España. Como tal vez se vea
de otro tiempo de su modo para todos los reyes de
esta sucesión en algunos documentos de esta
comunidad y así el capítulo de Felipe V.
A los Reyes D. Fernando y D. Alonso III, en un
libro de los reyes de España se halla el origen y origen de
esta sucesión de España en el tiempo de la sucesión
de Felipe el primero de España. Como tal vez se vea
de otro tiempo de su modo para todos los reyes de
esta sucesión en algunos documentos de esta
comunidad y así el capítulo de Felipe V.

APENDICES



APÉNDICE I

DIARIO

DE LA EXPEDICION CONTRA ARGEL,
CON ALGUNAS REFLEXIONES, COMPUESTO POR N...
QUE SE HALLÓ EN ELLA

Desde el 25 de maio hasta 22 de junio.

1. Fué Cartagena punto en que se unieron comboyes con tropas, pertrechos, etc., pertenecientes á la expedicion, que fueron llegando de Barcelona, Coruña y Cádiz. Todo se hallaba ya junto el 25 de maio de este año 1775; pero desde este día hasta el 22 de junio se passó embarcando batallones, escuadrones y pertrechos, esperando viento, y aun más principalmente en aprontar cosas que cada día iban ocurriendo como precisas.
2. El número de tropas y embarcaciones destinadas á la empresa se ve en un estado (núm. 1.º), de los instrumentos que acompañarán esta relacion, con la maior distincion é individualidad.
3. El capitan general de Valencia hizo que la guarnicion de Cartagena reconociese por general de la expedicion al Excelentísimo Sr. Conde de O'Reylly, antes de llegar á dicha plaza las tropas destinadas á la empresa, y aunque parecia regular que estas tropas conociesen tam-

bien á su general, lo cierto es que no se lo hizieron conocer hasta la bahía de Argel el 1.º de jullio, como se bé en la orden núm. 2.º, donde S. E. mismo se dá á reconocer con todos los demas generales y ayudantes de campo.

4. No embarazó esto el que desde Cartagena todos obedeciesen al Conde de O'Reylli. Este señor, conociendo, como Inspector general que es de toda la infantería, el mérito de los batallones y el de los oficiales, eligió de entre todo el exercito del Rey los que creyó ser más á propósito para desempeñar sus ideas. S. M. le había dado todas sus facultades para llebar consigo el número de tropas, oficiales y todo lo que le pareciese necesario ó útil á la empresa. En consecuencia de esto, por su disposicion, se hizieron todos los preparatibos en todos los departamentos.

5. Mandaba la marina el Excelentísimo Sr. D. Pedro Castejon. Este, para conducir las nabes con felicidad, dividió todo el comboy en ocho trozos, distinguiendo cada uno de los demás por una bandera en el palo de trinquete. Otra bandera de varios colores en el palo mayor expresaba la carga que cada buque llebaba. Dió á cada trozo ó division un gefe ó comandante particular, que era el que daba las órdenes á toda la division. Cada division debía elegir en la ruta á su comandante, y cada buque tenia un número en su popa que le serbía de nombre. Cada trozo debía en el mar formar una columna, y cada nabe debía en ella seguir precisamente á su número inmediato que en el puerto le hizieron conocer, como tambien á su comandante particular. Este procuraba en el puerto instruir á los patrones de su division en la sucesiba formazion que debian seguir á la vela, haciéndoles figurar con las lanchas la marcha y giros que debian hacer con las embarcaciones á la vela, ynstruíéndoles tambien de las dos embarcaciones entre quienes cada uno debía ir. El plano núm. 3.º hace ver esta marcha.

6. Formó en estos dias con sumo secreto el general de las tropas un plan llamado de vatalla, que no es otra cosa que la composicion de las brigadas y la asignacion de brigadieres y generales á las tropas, para que estos sepan su lugar y jefes. Este plan es el núm. 4.º Tambien incluío otros dos planos, núm. 5.º y 6.º, que hacen ver el quartel general y el exercito acampado. Estos tres planos no se publicaron en estos dias ni despues; pero á mí me los han proporcionado

7. Distribuyóse en Cartagena á los generales y jefes de cuerpos una orden, núm. 7.º Dióse otra á los comandantes de cada embarcacion en un pliego cerrado, en cuió sobre escrito decia que solo se abriese perdidas de vista las costas de España (núm. 8.º).

Reflexiones.

8. De no haber estado las cosas prontas ya en Cartagena, se siguió el padecer bastante las tropas que llegaron de otras partes, pues desde su arribo hasta su salida el 23 de junio, sufrieron todas las incomodidades de la mar y la estrechez. Mejor fuera que hubieren esperado en sus primitivos destinos hasta que todo estuviera pronto.

9. Tambien se siguió que se consumieron muchas raciones de armada que despues hubieran podido ser útiles y aun precisas. Las tropas de Barcelona salieron el 9 de maio para Cartagena con solo la provision para tres meses, con que el 9 de agosto debían morir de ambre. Las de los otros destinos sacaron de ellos tambien víveres para tres meses; pero como se embarcaron mucho antes, estaban ya el 8 de jullio sin proibiciones. Si los accidentes del mar nos hubiesen detenido, lo hubiéramos pasado mal.

10. El orden de marcha que el General de mar dió á su comboy, es mui bonito para escribirlo en el papel; pero impracticable en la mar. ¿Cómo es posible que 381 buques, todos diferentes en magnitud, número de marine-

ros, patrones, estructura y jarcias, puedan andar igualmente como es preciso para observar la formacion mandada? Diráse acaso que acortando ó dando velas todo se iguala, si hay cuidado. Pero ¿cómo este cuidado puede ser igual en tantos buques? El descuido de algunos patrones, las aberías, la variedad y desigualdad de los bientos, las noches, y en una palabra, todo conspira á la imposibilidad de la obserbancia del orden de marcha. Yo puedo decir, que en tres combbys que he nabegado y que llevaban semejantes órdenes, ni un solo momento las han podido obserbar.

11. Este orden de marcha y division del comboy se hizo separando las diferentes calidades ó especies de buques, poniéndolas en ocho divisiones separadas; pero como al cargar los buques en Barcelona, Cádiz y Galicia, no se habia tenido esta ociosa atencion á la calidad, resultó que todo iba barajado, porque un mismo batallon ó compañía se hallaba embarcada en dos ó más buques, que por su calidad serian de divisiones bien distintas; lo mismo los pertrechos y demás, etc.

Días 23, 24 y 25 de junio.

12. El 23 al amanecer se hizo por el navio *Belasco*, que era el comandante, la señal deseada para hacerse á la vela. Salió todo el comboy á costa de algunas aberías; pero soplando viento contrario á nuestra ruta, en fuerza de otra señal, tomamos puerto la misma mañana en la plaia de la Atugia (1), distante tres leguas de Cartagena al poniente; pero las naves y algunas embarcaciones de guerra se mantubieron á la mar. Continuó el mismo viento y nuestro comboy en la misma situacion hasta el 26. El 24 se dió la orden núm. 9.º, por el Conde de O'Reylly, y la orden núm. 10.º, por el General del mar.

(1) La Atonguía es el fondeadero de la Azohía, ó de la Subida.

Reflexiones.

13. Aunque tres trozos ó divisiones del comboy se hallaban ya de antemano en el puerto de Escombrera, distante del de Cartagena como una legua, con el fin de evitar la confusion y facilitar el orden de marcha mandado, como las embarcaciones estaban confundidas y mezcladas en el puerto, la salida á la mar era la misma para entrambos puertos, y como todos los buques á una señal se llevaron é hicieron á la vela, resultó la confusion y algunas aberías en que quedaron algunos buques más ó menos estropeados, y todos con la imposibilidad de buscar su lugar de formacion, hecho un peloton el comboy y no bastando todo el cuidado para evitar los abordajes.

14. Aquí se bió lo quimérico del orden de marcha, que si de algun modo pudiera obserbarse, fuera saliendo por dibisiones; pero esto tiene el inconveniente de gastarse mucho tiempo en la salida.

Día 26 de junio.

15. En este día por la mañana se hizo la señal de hacerse á la vela. La obedecieron algunos buques de guerra, entre ellos los seis únicos nabios en que iban los generales, y no permitiéndolo el viento de tierra, que calmó, salir más que ciento veinte embarcaciones, incluso dichos nabios, esta parte del comboy tendió sus velas, abandonando el resto que quedó anclado. Uniéronse á éstos ciento veinte buques, dos fragatas que el Gran Duque de Toscana mandó por nuestras auxiliares, y luego se perdió el todo de bista.

Reflexion.

16. No fué puesto en razon que las ciento veinte embarcaciones abandonasen las restantes, particularmente no habiendo el biento precisado á ello, y debiendo el co-

mandante llebar su comboy unido y á su vista para todo evento, y por lo mismo las tropas no debian quedar sin general, porque pudiera sobrevenir algun accidente ó acaso en que lo necesitasen. Por exemplo, pudiera el comboy verse precisado á anclar en la costa africana cerca de alguna poblacion, y parecer útil, esperando biento, saquear la poblacion, tomar prisioneros y noticias, y quemar el lugar y mieses. Nada de esto se podia hacer sin General.

Días 27, 28, 29, 30 de junio y 1.º de jullio.

17. El 27 continuó su ruta felizmente la primera parte del comboy, y habiendo abierto D. Antonio Barceló, como comandante que quedaba del resto, un pliego que le habian dado en Cartagena para el caso de perder el comboy de vista, bió que en él se le mandaba pasar á Argel. Hizo la señal, y todos se hicieron a la vela á costa de algunas aberias.

18. Dióse en Cartagena á todas las embarcaciones semejante pliego que al brigadier Barceló, y para igual caso. Este pliego se volvió cerrado.

19. Los 28 y 29 continuó la primera del comboy su ruta felizmente, y el 30 ancló en la bahía de Argel.

20. La segunda parte del comboy se dirigió acia la misma bahía, donde llegó el 1.º de jullio, sacando al comandante del cuidado en que estaba ynorando el paradero de nuestra segunda parte. Esta pasó la noche del 30 en una bahía de la costa africana, llamada Serset (1) donde se descubria un lugar no mui pequeño, pero no fortificado al parecer, y una batería á la orilla de la mar.

21. El 1.º de jullio, en tanto que llegaba la segunda parte del comboy, salió S. E. con algunos yngenieros, y los generales á reconocer la costa desde la plaia de Argel

(1) Cherchel.

hasta la Punta de Pescada. Los moros al paso le tiraron una bomba y un cañonazo, que no le llegaron por estar mui distante. Los yngenieros lebanaron un plano ideal ó imperfecto de aquellas inmediaciones.

Reflexiones.

22. De aber anclado la primera parte del comboy antes que la segunda, se siguió dar á los Argelinos un día para prebenirse, quitándoles la duda que podian tener sobre el paraje que queriamos insultar. Verdad es que los enemigos estaban ya mui prebenidos, y que, á mi parecer, habian ya concluído todas las defensas que creieron serles útiles. Lo cierto es que quando llegamos, enarbolaron muchas banderas en los castillos y casa del Dey, y que ya tenian formados y bien distribuídos varios campamentos. Para obstentar su bizarría, los moros á la ora de la retreta el 30 de junio hizieron algunas descargas, ya de artillería, y ya de fusilería, formándose á la orilla del frente de sus campamentos.

23. En el plano, núm. 11, se ve la figura de la bahía y la situacion que tomaron las nabes á su arribo, que viene á ser como un quadrilongo, cuios lados exteriores eran de buques armados, y el centro era un confuso peloton de barcas de transporte. Vése tambien en este plano la situacion de la plaza en una ladera y la de las baterias que ceñian la costa entre las dos puntas.

24. En mi juicio no se empleó el cuidado que era necesario para que las nabes anclasen con un orden tal que cada brigada se hallase unida y todo el comboy bien ordenado, á fin de saber donde se hallaba lo que podria necesitarse. Esto hizo despues bien difíciles las órdenes y providencias del General, pues solo en encontrar una embarcacion, se gastaban muchas oras y repetidos emisarios.

25. El reconocimiento que se hizo jamas podria ser de

grande utilidad, porque fué hecho á larguísima distancia y desde una embarcacion á la vela.

26. Igual reconocimiento se hizo de lo restante de la bahía, paseándose los generales con algunos yngenieros en lanchas por entre el comboy y subiendo á aquellas naves desde las que les parecia podrian descubrir con sus anteojos. Este reconocimiento aun tardó en hacerse hasta el 5 ó 6.

27. Los reconocimientos se deben hacer de cerca quanto es posible, aunque en ello se arriesgue el pellexo, y deben hacerlos diferentes sujetos para que unos vean lo que á los otros se oculta. En mi sentir, puede reconocerse quasi toda la bahía sin peligro acercándose á tiro de fusil de la orilla, porque aunque toda la bahía esta defendida de baterías, estas están espaciadas de modo que de una á otra hay dos tiros de cañón largos por elebación, con que yendo derecho á tierra entre dos de ellas podrá berse todo sin peligro, y en prueba de esto, nosotros desembarcamos entre dos baterías sin que nos incomodasen poco ni mucho. Los objetos vistos de léjos parecen diferentes, ó no se vén, y jamás se forma buen juicio de ellos ni de su situacion, cosa que es bien necesaria para dirigir bien una empresa militar. Yo puedo decir que estaba en una embarcacion de las nuestras próximas al paraje donde tomamos tierra y que tenia mi anteojo ynglés, y aun con este auxilio no descubria las cosas como yo quisiera, ni distinguía bien los árboles de las matas, ni de las viñas, todo me parecia verde y nada más. La ladera opuesta me pareció siempre lisa y suave, como parecen todas las que se miran de léjos sin distinguir los ballados, pitas, cercas, ni los montones de arena que habia en la plaia.

28. Yo hubiera querido que nuestros yngenieros, á más de hacer prolijos reconocimientos, hubieran lebantado el plano de la bahía, no en croquis, sino con instrumentos que, segun entiendo, y en los días que estuvimos en inac-

cion, mui bien pudieran haberlo hecho. De este modo tendríamos á lo menos un papel bastante exacto, en lugar que aora solo tenemos ideas confusas, como se ve en la variedad de planos de la bahía que á penas concuerdan en nada, segun lo que e oydo á varios. Nadie sabe el número de cañones de que constaban las baterías ni su calibre, y no será de extrañar que aun se ignore el número de baterías.

Día 2 y 3 de jullio.

29. Fondeadas las naves en la forma dicha, trató el General el día 2 con los generales subalternos de la formacion de las brigadas y del modo de ponerlas en tierra en la plaia occidental del río Jarach, que fué el parage que le pareció más oportuno. Todos los generales parece que fueron del dictamen del generalísimo, ó porque entendían lo que él, ó porque no quisieron replicar ni poner de manifesto su dictamen, que acaso no tendrian bien digerido. Lo cierto es que, resuelta la cosa, se dió la orden núm. 12.º á las tropas, y la orden núm. 13.º á la marina. La primera orden manda desembarcar la mañana del 3; pero como no se pudo evacuar todo lo que en ella se manda, ni aun creo que todas las tropas la llegasen á saber hasta el 3, no pudo efectuarse, y se entendió para el 4 al amanecer. La 2.ª orden señala el lugar y ocupacion á los buques de guerra como se ve en el plano núm. 16.º

30. El mismo 2 salieron los yngenieros en el galeon á retificar el plano que antes habian lebantado ideal de la costa que media entre la plaza y la Punta de Pescada. Esta noche se acercaron con la obscuridad algunos marineros á sondear el fondo.

31. Conformemente á la orden del 2, se juntaron el 3 las barcas de tropas que estaban esparcidas y confusas; pero no hubo en esto exactitud, porque solo se cuidó de juntar barcas y no de que las deseadas brigadas estubie-

sen unidas. Probeyóse la tropa de cartuchos, galletas, queso, agua y vino para cuatro días; entregósela tambien los útiles y sacos que expresa dicha orden. Todas estas cosas no se pudieron entregar á todas las tropas hasta despues, porque no estuvieron á punto para entregarlas; segun oí, no pudieron encontrarse los bastimentos en que estaban. No estar la tropa bien probista de todo lo que mandaba la orden del 2, y el viento que refrescó la tarde del 3, hizieron suspender el desembarco.

32. Para desaguar las embarcaciones que debian batir, se trasbordó la tropa de tierra que llebaban á otras embarcaciones.

Reflexiones.

33. El General tenia á su cuidado, no solo la autoridad suprema, sino tambien todas las funciones del estado mayor del exercito, á quien toca el detalle y la distribucion de órdenes, y como nadie le era responsable de las faltas que en este particular se cometieron, no era difícil caer en ellas. En efecto, no se nombraron ni dieron á reconocer del exercito las brigadas, brigadieres ni generales. Este reconocimiento es absolutamente necesario para la formacion del exercito, pues por él saven todos el lugar y gefes que el General le destina. Tampoco se dieron á reconocer los ayudantes del General, ni los de los demas generales, no obstante que es preciso para que los cuerpos sepan que el que les da una orden, en nombre de su General, es sugeto autorizado para ello. Qualesquiera oficial podia mandar lo que gustase, seguro de ser obedecido, y destruir un exercito por ignorancia ó malicia. He oydo que muchísimos oficiales el día de la funcion del desembarco llevaron varias órdenes, sin ser autorizados para ello, y aunque es cierto que las que daban eran órdenes del General, tambien lo es que estas son cosas que quieren mucha formalidad.

34. En quanto á la orden del General de tierra (art. 6), no me parece vien pensado lo que dize de que las lanchas con tropas marchen á tierra formadas en columna, porque al llegar á tocar la riva, las lanchas de las cavezas habrian de tomar tierra para hacer lugar á las que le seguian, y estas deverian esperar á que las primeras estuviesen ya desembarcadas, y constando cada columna como de 70 lanchas, segun mi cálculo, se necesitaria mucho tiempo para que las últimas tomasen la riva. En todo este tiempo, el más precioso del mundo, estarian las primeras tropas sin el auxilio de las últimas, y sin poder obrar ofensivamente contra el enemigo, que, presentándose á el momento primero del desembarco, podria arrojar las pocas primeras tropas, precipitándolas sobre las lanchas. El desembarco en batalla tiene la ventaja de hallarse la tropa ya formada, la de poder hacer fuego desde la lancha y la de desembarcar con brevedad. Nada de esto se tubo presente, ó se despreció.

35. Puede ser que pareciese al General que, estando el comboy tan lejos de tierra, no podian las lanchas ir sin confusion á ella en batalla, como lo harian en columnas. Esta razon es fuerte, pero combiene mucho desembarcar y formar con prontitud quando el enemigo está próximo.

36. En la orden dada á la marina, hallo que el *Velasco* toma lugar en combate y se aproxima á tierra apartándose del comboy necesariamente. No obstante esto, quiere el General que las lanchas vaian primero para distribuir las á las brigadas y que desde su costado buelban al comboy á tomar tropas. Para efectuar esto, se gastaria mucho tiempo y inutilmente en ir y bolber al *Velasco* y en distribuir las lanchas con la obscuridad, cosa que no es mui fácil. Mexor fuera de antemano decir á cada lancha donde devia ir y la hora.

Día 4 de julio.

37. No habiéndose efectuado el desembarco este día al amanecer, como se ha dicho, tubo el General tiempo para mudar de dictamen, resolviendo hacer el desembarco en otra playa. A las tropas no se comunicó esta resolución, pero el General de mar dió la orden núm. 14.^o (1). En ella no se dice que la playa donde se ba á desembarcar sea de la Mala Muger; no obstante, nadie dudó en el exercito que íbamos á ella.

Reflexiones.

38. No he savido la razon por que se mudó el parage del desembarco. Naturalmente, no sería mui sólida quando duró tan poco. Sea la que fuere, lo cierto es que aunque el desembarco en la Mala Muger se huviese hecho con poca oposicion ó sin ella, segun los enemigos que la defendiesen, cuio número ignoro, para conducirse despues hasta Argel, habria que pasar mucho terreno quebrado y vestido, que faborece la guerra moruna y se opone y embaraza las maniobras de un exercito arreglado, y á la conduccion de viveres y artilleria, haciendo al mismo tiempo inútil la cavallería y dificil la comunicacion del exercito con el mar. Antes de resolver el desembarco en este parage, devió tenerse mui presente y digerido todo esto.

39. En el artículo 2.^o de dicha orden se manda clarissimamente que las lanchas del desembarco vayan á tierra formando una sólida linea, á fin de tomar tierra todas las tropas á un tiempo. Esto me parece vien, pero el artículo 6.^o manda lo contrario, esto es, manda que se desembarque en columnas. En el artículo 10 se be lo mismo. Yo creo que este General queria que las lanchas marchasen á tierra en columnas, y que antes de llegar á tierra se

(1) Esta orden es sumamente confusa. — (Nota del autor).

formasen en batalla. Esto es vien meditado; pero no lo explican sus órdenes como devieran, haciéndose cargo de que parte de los oficiales que obedecen son más atónitos que pensatibos.

Día 5 de julio.

40. Haviendo faltado el viento terral para salir las embarcaciones y marchar hacia la Mala Muger, quedó la resolución tomada sin efecto y el General mudó de parecer, insistiendo en la orden del 2 (núm. 12). Con esta idea dió la orden, núm. 15, bien que no se comunicó hasta el 6, y por esto se entendió para el 7.

41. En este mismo día se construyeron planchas con botas y tablones para llevar á tierra la artilleria, y habiendo S. E. embiado á España un pingue genobes con pliego para S. M., lo atisbaron los Argelinos, y saliendo de noche, lo apresaron, entrándolo en su puerto, arrimado á sus baterías de la costa, al remolque y á nuestra vista. Verdad es que el patron, marineros y papeles se salbaron en la lancha, porque la apreension fue cerca de nosotros. Despues oy decir que el patron perdió su pingue, porque lo abandonó antes de tiempo. El General de mar dió la orden, núm. 15.

Reflexiones.

42. Bien pudieran haverse construido las planchas antes; pero oy que no se previno antes este espediente ó su utilidad, y que por esto se alargó el plano del desembarco para la madrugada del 7, aunque estaba mandado para la mañana del 6.

43. Pudiera tambien haverse hecho en Cartagena la prevencion de algunos barcones chatos ó lanchones, que son mui útiles para desembarcar tropas. Solo se llevabados lanchones que se bautizaron con el nombre de cañoneras. Estas tenian un cañon de á 12 cada una para pro-

teger el desembarco: para esto se hicieron, no para desembarcar. Véanse las prevenciones que hizo el duque de Montemar para el desembarco y conquista de Orán, y se formará mas caval juicio de estas cosas.

44. Por las órdenes citadas y por los planos de batalla y campamentos inclusos, se vé que el General dispuso formar las tropas á 6 de fondo. Voy á decir brevemente lo que en contra se me ofrece. Nuestra disciplina, prescrita por las reales ordenanzas, es toda conforme y fundada en el sistema del fuego, que es de tres de fondo, ¿porqué pues variarla repentinamente? Si nuestra disciplina se juzga buena para bencer los que no son moros, ¿porqué contra los moros se ha de juzgar mala? Vien al contrario, los moros nos exceden en número; nosotros les ganamos en disciplina. Si aumentamos fondo, disminuimos frente, y es facil tomarnos el costado ó espalda. El mucho fondo asegura al enemigo sus tiros, la tropa no tiene costumbre de esta formacion, y el quinto y sexto soldado quiere tirar y tira en lo vibo de una funcion, no componiéndose con su ardor estarse sin hacer alguna cosa, y sucede que mata á sus mismos compañeros, como lo havemos experimentado. Mejor que seis de fondo, es una segunda linea ó si quiera un fuerte cuerpo de reserba. Los seis de fondo no pueden subsistir contra un doble ataque, porque los de delante creen contrario el fuego que sus compañeros hacen hacia atrás y los turba. Seis filas que, separadas, resistirán un ataque, no lo resistirán juntas. Por fin abentajamos á los moros en cargar y tirar con presteza, esto es, en el fuego. ¿Porqué pues abandonar esta ventaja conocida, renunciando voluntariamente al fuego de las últimas filas?

45. Tambien mandó S. E. que las tropas hiciesen un fuego graneado libre. Es cierto que este fuego tiene la ventaja sobre el fuego uniforme de que en este el soldado mas espedito no tira mas que lo que tira el mas torpe. En

aquel el torpe tira como torpe quando puede, y el espedito quanto puede como tal, de que se sigue que el graneado libre es mas vivo que el uniforme. Otra ventaja: en el graneado libre, se tira sin sugesion y hecha la punteria, se dispara antes de perderla; pero en el uniforme el soldado apunta maquinalmente y lleva su atencion á oyr la voz mas que á hacer y conserbar la punteria que, vien ó mal hecha, dispara. De que se infiere que el graneado libre es mas fixo ó certero que el uniforme. Por fin, en el graneado, el soldado no pierde un instante y conoce mas vien su fusil. No obstante estas ciertas ventajas, yo no hubiera adoptado el fuego graneado, porque la tropa solo deve hacer en el dia de una accion lo que tiene costumbre de hacer en los exercicios doctrinales. Los dias de funcion no son para ensayos; el soldado tiene mucho de máquina.

46. La embarcacion que nos tomaron fue para nosotros un desayre y una afrenta para la escuadra. Yo no sé porque no se mantubieron á la vela y á la mar dia y noche algunas embarcaciones armadas para descubrir, apresar ó proteger las naves que llegasen ó saliesen, etc. Esto hecho, no hubiéramos perdido la embarcacion ni expuesto nuestros pliegos. Salia alguna vez algun javeque que luego bolbia á entrar.

47. Tal vez pensó S. E. que estando todos los buques anclados y ocultos entre las puntas de Montefus y de Pescada, sucederia que algunos buques enemigos ignorantes se meterian dentro sin advertir, y se le bendrian á las manos, como en efecto sucedió con un barco francés que de Tunez trahia efectos pertenecientes á los Judios de Argel y algunos moros que se escaparon en la lancha. Esta razon podria disculparlo el primer dia, no los siguientes, porque la noticia de nuestro arribo bolaria por la costa.

48. Advertí en este y en los dias antecedentes que para la seguridad del comboy rondaban de noche en su torno inmediato, y aun por entre él, algunas lanchas ar-

madas y mandadas por los jóvenes oficiales ó guardias marinas. Desde todas las embarcaciones por donde pasaban se les gritaba: ¡*ha de la lancha!* Pregunto ¿si los moros hubieran sido advertidos, no nos hubieran dado fuego introduciéndose entre dos lanchas de ronda, no pudiendo equibocar el claro por las voces que de becerros parecían? Las rondas devian ser dos, una cerca, otra lexos del comboy, particularmente en la presente mas expuesta.

49. Yo aseguro que no las tenia todas conmigo quando pensaba que los moros podian disponer un barco incendiario, soltándole las velas y atándole el timón de manera que el solo viento lo llebase al comboy y le diese fuego. Nada arriesgaban en esto, que sin exponer un hombre, y sin mas costa que el de un biexo barco, podian reducir á cenizas nuestra escuadra. En Flandes se usó de semejante artificio para romper y quemar un puente.

50. Otra cosa me ocurría tambien, y es que los moros tenian armadas galeotas y barcones ó baterías flotantes que despues vimos, y si de noche al remolque los hubieran arrimado, pudieran havernos bombeado y cañoneado sin perder un tiro en la espesura de nuestro comboy, prendiendo tal vez fuego á algun barco de polbora. Si nuestras embarcaciones tomaban el partido de hacerles fuego, sobre poder sernos peligroso con la obscuridad y desorden que necesariamente resultaria, porque el patron expuesto querria levarse y huir á otro lugar, siempre seria nuestro fuego de poquisimo efecto contra unos barcones que á penas salen del agua y que están parapetados sin tener palos ni velas ni dar obgeto aun de dia, quanto mas de noche, pudiendo irse moviendo cada instante.

51. Si el General tomaba el partido de embiar contra ellos galeotas, podrían los moros tener las suias prontas para este caso y embestir las nuestras que, viendose atacadas y sorprendidas, no sé como hubieran salido del lance, tanto mas que las nuestras no podian recibir auxilio

del fuego de nuestras naves, porque con la obscuridad les perjudicaria; los javeques podrian largar los cables ó cortarlos y, haciéndose remolcar, envestir las baterías flotantes, pero esto es maniobra larga y arriesgada por la obscuridad. Yo no dudo que el General hubiera hallado medios de salir del empeño; pero tambien creo que hubiera havido desgracias y desorden, que tal vez hubiera parado en llebarse parte del comboy, dándose de cavezadas, y en todo caso nuestra pérdida mas ó menos era infalible y la de los moros despreciable.

52. En nuestros días quisieron los Ingleses bombardear á Génoba, y con solas dos baterías flotantes que construyó el yngeniero D. Jaime Sicre, ahuyentó la armada ynglesa y las bombardas.

53. Para evitar todos estos daños que nos pudieron benir y hubieran benido si yo hubiese sido moro, yo hubiera tenido todas las noches algun barco de guardia cerca del puerto y una buena lancha lo mas cerca que pudiese de su salida, para que al salir qualesquiera embarcacion, hiciese alguna combenida señal; de este modo, conociendo el mal con tiempo, tendria remedio, y no hubiéramos perdido el pingue.

54. Quitóse en este dia el mando de las galeotas á sus comandantes poniendo otros. Dixose que esto fué porque hicieron alguna falta considerable. Aunque yo no sé qual sea, no dudo que la hicieron, porque los marinos hablan con misterio de esta providencia que jamas pudiera haverse dado sin motivo ó pecado gordo.

Dia 6 de jullio.

55. Creyéndose desembarcar el 7, partió oy 6 á las once del dia un navio hacia nuestra derecha; pero quando lo vieron los moros á distancia de tiro por elevacion, le hicieron fuego con los cañones de dos baterías que tenian en aquella parte. Los primeros cañonazos no llegaron;

pero le dieron los segundos y le cortaron el cable de la ancla con que dió fondo. Esto fué causa de que el navio, dexandose llevar de las corrientes, se apartase de una bateria y se acercase más á la otra, que estaba mas cercana á la plaza, y por consiguiente mas apartada del desembarcadero. Correspondió el navio á ambas baterias con su fuego vivísimo y superior, que rompió á las quatro menos quarto de esta tarde.

56 A esta misma hora sacaron al remo los moros del puerto, arrimados á la costa, seis ó siete pontones ó baterias flotantes, que tiraron algunas bombas y cañonazos sin efecto, por la mucha distancia á que se detubieron; pero habiendo nuestro General embiado contra ellas algunas embarcaciones, se retiraron al instante á su puesto, luego que conocieron que se les iba á atacar. No falta quien asegure que el navio echó á pique uno de estos pontones; pero lo cierto es que yo, que procuraba verlo todo, no vi esto, ni lo creo, porque el navio las tiró algun cañonazo á tanta distancia, que creo que ni por elebacion podia tocarlas. Algunos creen que dichos pontones eran galeotas; yo creo que habria algunas galeotas que á caso remolcaban los pontones; pero la maior parte de estas embarcaciones eran pontones ó baterias flotantes, pues tiraban bombas.

57. Empeñado este navio en su fuego, fue otro en su auxilio y quemó su polbora á maior distancia. Esto mismo hicieron otros dos navios á nuestra izquierda contra la bateria del Jarach. Acabóse este vivísimo fuego con el día sin fruto alguno y se separaron los navios de las baterias.

58. Oí en este día que el General de mar estaba resuelto á dar un castigo exemplar al capitan del navio que rompió el fuego, porque decian haber traspasado la orden que tenia, y porque se apostó á tiro de pistola de las baterias. Apénas se hallaba uno en el exercito que no creyese y asegurase que el navio estaba pegado á las baterias.

Diré despues lo que entiendo en este particular. Lo cierto es que habiendo el capitan de dicho navio informado á su General á la noche de todo lo que havia pasado, calmó su enfado, y no solo no le castigó, sino que le aprobó tambien su conducta, y todos los marinos por esta accion le declararon héroe despues; tambien el exercito le alabó mucho.

59. En este día se dió la orden núm. 2, en que S. E. se hace reconocer por General, nombrándose en ella todos los demas generales etc. (1), señalándoles su lugar y mando en la línea. Para entender mejor esto, véase el plano núm. 4.º

Reflexiones.

60. La órden de la marina núm. 13.º, art. 14, manda á los navios que vaian á situarse y tomar el lugar de combate á las nueve y media de la noche con el maior silencio. Esto es vien pensado, porque desde esta hora hasta la madrugada siguiente en que se devia hacer el desembarco, hay bastante tiempo para llegar á sus destinos, de que distarian como una legua mas ó menos. ¿Quien creeria, si no lo hubiera visto, que estos navios, no obstante esta expresa orden, se fuesen á colocar á las once del día, adelantándose diez horas y media y aclarando á los moros la duda que podrian tener sobre el parage elegido para desembarcar? Me persuado que verbalmente se les mandó lo que hicieron, porque, á no ser assi, S. E. los hubiera castigado, como merece falta tan grave, á que se siguió la de dexar el lugar de combate al anochecer, manifestando miedo y dando lugar á los moros para que en esta noche reforzasen las vaterias colaterales á desembarcadero, engrosando sus merlones y lebantando tierra delante para cubrirlas.

(1) No se dió sino el 2 esta orden.—(Nota del autor).

61. Si el adelantar la ora de apartarse hubiere sido con el fin de que en esta tarde quedasen arruinadas las vaterías enemigas, muy bien; pero no fué este el fin, pues no lo pusieron en practica ni lo intentaron, porque se detubieron á tanta distancia de las vaterías, que era imposible ofenderlas. Esto es cierto, y para asegurarlo, me fundo en lo que se sigue.

62. Muchos estuvimos mirando dar las andanadas enteras de un navio en el agua. Esto no podia ser sino por estar mui lexos de tierra, porque no es regular que tantos artilleros fuesen malos. Aun quando lo fuesen, no podian todos herrar por bajos. Viendo esto, creieron algunos que el navio tiraba á metrallas y que las valas del agua eran algunas que de la metralla se aterraban. Pensaban estos assi, porque no podian creer que un navio hiziese tan vivo fuego sin fruto.

63. Llegaban no obstante á la plaia algunos cañonazos, esto es cierto, pero de la incertidumbre extraordinaria de ellos se infiere claramente que los artilleros tiraban por elebacion, esto es, á larguísima distancia y sin poder hacer puntería; no es creible otra cosa.

64. En tantas oras de vivísimo fuego el navio no pudo hacer callar las baterías ni un instante, siendo de pocos cañones respecto á él. ¿Como pudiera esto ser así, si la batería fué de cerca como suponen, quando en Inglaterra tienen en poco, y aun se castiga, al capitan de un navio que no ha aruinado una batería enteramente á las seis oras de batirla?

65. Dizese que sufrió nuestro navio, luego estaba cerca. Yo digo que de lo que sufrió se infiere que estaba lejos, porque en tantas oras de continuo fuego y entre centenares y millares de cañonazos que le tiraron, solo le dieron veinticinco, y sus muertos fueron uno. Un amigo que bió en Cartagena componer el navio, me asegura que ningun cañonazo le atravesó el costado. El que mas hizo

fué dejarle la vala pegada al costado. ¿Qué quiere decir esto sino poca fuerza en las valas y poca direccion en los cañonazos, y de esto no se infiere claramente que le tiraban de lejos por elevacion y sin tino por consiguiente? De que el navio padeciese alguna cosa, tampoco se infiere su proximidad, pues los cañones de los moros alcanzaban mas que los nuestros, porque los cargan con mas polbora, y porque el alcance desde tierra siempre es mejor que el de mar. De que se infiere que aunque padeciese el navio, podia no padecer la batería por la mucha distancia.

66. Hablo de solo un navio, pues los otros batieron á maior distancia, gastando todos la polbora inutil y ociosamente y haciendo su fuego despreciable ó poco temible.

67. No faltó quien tubiere á mal que los navios se retirasen con la obscuridad, pues se decia que pudieran aber embarazado el trabaxo que los moros hizieron en esta noche, y aun pudieran haber hecho.

68. En la orden dada este dia se olvidó señalar lugar de batalla á la brigada de Mallorca, mandada por D. Claudio Macé, y tambien se omitió ú olvidó de decir los batallones de que debería componerse, segun el plan de batalla. El batallon de Mallorca, el de Navarra, los dos de Saboia, con dos batallones formados de compañías de granaderos, debian formar dos brigadas mandadas por el brigadier coronel de Mallorca y por el coronel de Saboya. Estas dos brigadas debian formar el cuerpo de reserva; pero en dicha orden, aunque todo se explica con suma claridad, ninguno de estos batallones se nombra ni se les señala su lugar y ocupacion, cosas que me admiran.

Dias 7 y 8 de julio.

69. No se hizo el desembarco la madrugada del 7 como se tenia mandado, lo 1.º porque, segun oí, los patrones extranjeros, no queriendo exponer sus lanchas en el