

muy por menor del descuido que halló en las trincheras, de la confusión y desorden que reinó en los Comandantes de ella, y de lo fácil que hubiera sido cortarles la retirada estando sobre aviso, en cuyo caso, á saberlo, no hubieran ellos intentado ciertamente la salida. Pero á nadie se castigó por este descuido. Sin duda lo harían para no confesarle á vista de la Europa, como si esta conducta fuera capaz de hacer dudoso el hecho, que sería mejor castigar para que no se repitiese en lo sucesivo.

Reparáronse prontamente todas las pérdidas y destrozos que ocasionó esta salida, y aunque los ingleses quisieron intentar otra segunda en el mes de Febrero de 82, el fuego de las trincheras les obligó á retirarse precipitadamente.

La gloria que el Duque de Crillon se había adquirido con la toma de Mahón, hizo creer que el entusiasmo que ésta inspiraría en la tropa española, y el terror que infundiría en la guarnición inglesa, sería un medio seguro de convertir en sitio formal el bloqueo de Gibraltar. No hay cosa para (*sic*) (1) expuesta que el no calcular justamente hasta dónde y en qué caso extienden su poder estos efectos á la imaginación y á la confianza.

El General Alvarez, que mandaba en el cam-

(1) Equivocación por *más*. Es adición marginal autógrafa.

po, no había ganado nada en la corte con la desgraciada salida que se hizo de la plaza el 27 de Noviembre, y aunque de ella no tenía culpa alguna, porque sus órdenes estaban dadas para este caso, con todo, la mala disposición de los espíritus no dejó de contribuir á que se le mandase retirar, dejando el mando y la dirección del sitio al Duque de Crillon, que llegó á San Roque el 18 de Junio, reforzado con las tropas que habían estado en Mahón, incluidas en ellas las francesas.

El Conde de Artois, el Duque de Borbón y el Príncipe de Nassau, acompañados de varios señores franceses, se transfirieron al campo de San Roque para asistir al sitio que iba á emprenderse.

El bloqueo de mar se había estrechado tanto, que empezaban á escasear los víveres y municiones, de modo que había ya picado el escorbuto y morían diariamente de él cinco ó seis soldados. Sólo entretenía Elliot á su guarnición con las esperanzas del socorro de tropas y municiones que esperaba de Inglaterra, asegurándoles que luego que llegasen se arrojaría á hacer una vigorosa salida que obligaría á los españoles á retirarse. Como por dos veces consecutivas habían visto verificarse constantemente la llegada y la entrada de los socorros que les ofrecía su General, no tenían motivo ningun-

no para no fiarse enteramente de su palabra.

Después de consultarse los diferentes planos del célebre Mr. de Vallière, de Mr. Gautier, de Cramer, ingeniero español, y otros, tuvo la preferencia de todos el de Mr. Darson, ingeniero francés, que adoptó sin restricción ninguna el mismo Duque de Crillon, que debía mandar el sitio.

Salió, pues, Darson de Aranjuez para el campo de San Roque el día 15 de Abril de 82, y halló ya en Algeciras los navíos, preparados de antemano en Cádiz para servir de baterías flotantes, y 170 cañones de bronce que había en el campo de San Roque, al cual llegaron después 50 de Ciudad Rodrigo, componiendo en todo 230 los destinados á aquella nueva y atrevida empresa. Había inventado para ella el ingeniero Darson unas baterías flotantes, á que dió el título de *insumergibles é incombustibles*, no siendo de corcho y componiéndose de materias todas inflamables, en las cuales un pequeño cañito de agua que había dispuesto para apagar el fuego no podía ciertamente ser suficiente para extinguir el que seguramente debía prender en las pretendidas incombustibles las balas rojas, *verdaderamente inflamatorias*, que contra ellas preparaba á toda prisa el Gobernador Elliot.

Pretendía también Darson que estas baterías podrían conducirse á remolque, y colocarse así

en el paraje proyectado para batir la plaza. Varios oficiales de marina declamaron contra esta invención, fundados en poderosas razones, que exponían con toda vehemencia, pero que no fueron oídas de ningún modo. Con todo, siendo preciso hacer la experiencia sobre la posibilidad de su transporte, se vió no podría efectuarse nunca sin ponerles vela, y fué preciso hacerlo así. En la Secretaría de Estado y en la de la Embajada de Portugal se hallará el original y la copia de la carta de la corte que yo escribí en esta ocasión, diciendo: «Hubiera sido de desearse que, así como la necesidad había obligado á probar y verificar la imposibilidad del transporte sin vela, hubiese también precisado á hacer la experiencia sobre los dos puntos esenciales de la *incombustibilidad é insumergibilidad* que querían atribuirse, y se creía con una fe ciega tuviesen aquellas máquinas.» Yo no dudo que el General y la misma Corte conociesen, como todos, la necesidad de hacer esta prueba; pero empeñados demasiado en el proyecto, y casi entabladas las negociaciones de paz, se fiaron demasiado de la fortuna, y prefirieron correr los riesgos de ella jugando el resto, por si un golpe atrevido les proporcionaba la deseada victoria, á desistir de la empresa á vista de toda la Europa y de tan ilustres espectadores, lo cual hubiera sido la precisa consecuencia de la prueba. Así

se trata la vida de tantos hombres, sin reflexionar que para uno que llega á la edad de pelear, hay por lo menos cinco que han malogrado todo el cuidado y afanes que sus tiernas madres han puesto para conservarlos, de modo que en cada 1.000 hombres que llegan á la edad de parecer en la guerra, puede contarse la muerte de 6.000. Se habla mucho del cuidado de la propagación, crianza y conservación de la especie humana, al mismo tiempo que se hace infinitamente más por su destrucción, las más veces infructuosa.

Pero sigamos el hilo de la historia, y perdóneseme esta digresión, muy conveniente, hijos míos (para vosotros para quien escribo esta historia), que si lo merecéis, os podéis hallar necesitados de tenerla muy presente para la felicidad de vuestros hermanos, y, por consiguiente, de vuestra patria cuando lleguéis á empleos de mando.

Las baterías flotantes eran, pues, 10 navíos muy fuertes, arrasados y reforzados con una doble cubierta á prueba de cañón. Sobre el primer puente se elevaba un tallud desigual, cubierto de planchas de hierro, que eran en mayor número del lado en que estaban las baterías, de modo que las bombas que caían sobre ellas debían rodar luego al mar. Como el peso de la batería estaba todo de un lado, para equilibrarle se puso por lastre en el otro la correspondien-

te cantidad de plomo. Había dos baterías; la una de 13 y la otra de 14 cañones, y en la popa de cada buque se habían dejado tres grandes comunicaciones para el servicio de la artillería. Los costados de estas máquinas eran de seis palmos de grueso, defendidos con corcho y sacos de lana encajonados, y se habían dispuesto unos conductos para que por ellos pudiese dirigirse el agua á apagar el fuego donde lo hubiese. El General Elliot se preparaba por su parte á contrarrestar estas formidables máquinas, y á este fin hizo abrir en la misma roca varios grandes morteros, como los que hay en la isla de Malta, para disparar un diluvio de piedras sobre los sitiadores cuando se acercasen las baterías ó intentasen un desembarco.

La noche del 14 al 15 de Agosto adelantó el Duque de Crillon la trinchera más de 500 toesas, y se hizo este trabajo con tanta celeridad y silencio, que los ingleses se quedaron maravillados al día siguiente de verlo hecho sin haber oído el menor ruido.

Escarpado de la parte de Europa el Peñón de Gibraltar, y no habiendo más que una lengua estrecha de tierra pantanosa para llegar á la puerta, como queda dicho, era absolutamente imposible intentar ningún ataque por aquella parte, y así sólo contaba Darson en su proyecto con ella para incomodar á los enemigos

que disparasen desde las murallas contra las flotantes, cogiéndolos por el flanco con el fuego de las 22 piezas de cañón que había en la trinchera, la cual cogía todo el frente del monte, de un mar á otro. El proyecto era hacer un fuego violento durante quince días de estas baterías, á razón de 50 tiros por cañón en las veinticuatro horas, que hubieran sido 55.000 tiros al día y 165.000 en los quince en que debía continuarse esta salva. Pasado este término, debían acoderarse las baterías flotantes para batir el muelle y la punta de Europa. Al mismo tiempo debían hacer fuego los navíos y 20 barcas cañoneras y bombarderas, acoderadas á este fin de la otra parte del monte, para que por todos lados lloviese fuego sobre él. Luego que callase el de las baterías de la plaza, como lo suponían, debían acercarse las flotantes para batir en brecha la cortina que da á la parte del muelle, á fin de emprender por allá el asalto. En consecuencia de este proyecto, empezó la línea su fuego el día 9 de Septiembre, y el 13, á las siete de la mañana, levantaron ya el áncora las baterías flotantes, pasando á acoderarse en frente del muelle y del campo que tenían los enemigos hacia la punta de Europa. Marchaba á la cabeza de la columna la batería *La Pastora*, mandada por D. Ventura Moreno, al cual seguía el Príncipe de Nassau dirigiendo la segun-

da batería, denominada la *Tallapiedra*. No obstante el vivo fuego de los enemigos, lograron acoderarse á 40 toesas de la plaza, y lo mismo hicieron las otras baterías que las seguían. Empezó el fuego de la trinchera con toda fuerza; pero lo recio del tiempo y otras circunstancias impidieron que los navíos, bombarderas y cañoneras ejecutasen lo que debían por la otra parte de la Punta de Europa, con arreglo al proyecto, sobre lo cual apoyaron mucho su defensa los que estaban interesados en sostener el proyecto, aun después de quemadas las baterías. Después de un fuego recíproco sumamente vivo, suspendió el suyo la plaza; pero, empezándole de nuevo Elliot, con un gran número de balas rojas, logró que éstas pegasen fuego á la batería que mandaba el Príncipe de Nassau, que, aunque lo apagó varias veces, viendo no era ya posible salvarla de las llamas, después de haber aguantado por más de ocho horas el fuego de balá roja de la plaza, se ocupó en retirar los heridos, no abandonando los restos de su desgraciado buque hasta las doce de la noche. Lo mismo hicieron D. Ventura Moreno y demás comandantes, que se volaron todos, excepto tres, que se quemaron hasta la quilla. Sin los socorros que prestó inmediatamente la grande escuadra de Córdoba, que estaba anclada á la vista de Gibraltar, en la bahía de Algeciras,

es probable no hubiera vuelto un solo hombre de los que iban en las baterías flotantes; pero Córdoba envió inmediatamente todas las chalupas y cuantos buques le fué posible para socorrer aquellos valerosos guerreros, habiendo salido también muchos de la plaza, que hicieron unos 500 prisioneros, la mayor parte de ellos heridos. Las relaciones inglesas dijeron pasaban de 2.000 el número de los muertos entre los sitiadores. La *Gaceta de Madrid* disminuyó mucho este número, que prudentemente puede calcularse entre 1.100 y 1.200 hombres. Iban á bordo de estas baterías 5.012 personas y 212 cañones de bronce escogidos, que se perdieron con ellas.

Luego que suspendió un poco el fuego la plaza, como queda dicho, envió Crillon un oficial en posta, para dar á S. M. esta agradable noticia, que sólo sirvió de hacer ver su ligereza y de agravar el gran pesar que causó el aviso que llegó pocas horas después, de una desgracia que no sorprendió á los que habían considerado el proyecto desinteresadamente y á sangre fría.

La Europa estaba en expectativa de este gran suceso, pues, á la verdad, no hay memoria en la historia de una empresa más grande ni más atrevida. Todos los militares saben que un asalto de una brecha y un desembarco son, cada uno de por sí, las dos acciones más arduas del

arte de la guerra. Ahora, pues, el pensar reunir las en un punto era un atrevimiento reservado sólo á una imaginación francesa.

Conociendo la situación de Gibraltar, donde había estado varias veces, miré siempre el todo del proyecto como imposible de ejecutar, aun cuando hubiese cesado el fuego de las baterías de la plaza y abiértose en la muralla una brecha muy accesible. En las arenas rojas que están enfrente de donde ésta debía verificarse, tenía Elliot oculta una batería á barbata de 100 cañones. Esta hubiera callado hasta verificarse el desembarco; pero, ¿qué recurso quedaba á los que le hubiesen hecho cuando, descubriéndola, hubiese roto sobre ellos su fuego á metralla, casi á boca de jarro? ¿Cómo podrían defender entonces su tropa con sus fuegos los buques españoles sin tirar sobre ella misma? ¿Cómo se hubiera efectuado en aquella situación una retirada? Nunca he creído en la posibilidad del proyecto de las flotantes, ni en la del asalto, aun concediendo como una hipótesis llegase el caso de un desembarco. He oído á los mismos ingleses que Elliot estaba admirado de ver el arrojo y el denuedo con que marcharon y se apostaron nuestras baterías flotantes, y que decía que, no pudiendo dejar de conocer los que las conducían la ninguna posibilidad del suceso, daban un ejemplo de valor y de subordina-

ción sin segundo. Es cierto que si Elliot mereció con razón los justos elogios que recibió por la constancia de su defensa, no son menos acreedores á ellos los pobres españoles que con tanto tesón le atacaron por tanto tiempo. Elliot puede contar tantas victorias como días, pues en cada uno lograba su intento, que era la conservación de la plaza; pero el continuar en atacarla diariamente durante tres años y medio, viendo que nunca se adelantaba una pulgada hacia el fin, es una prueba de subordinación y constancia, de que creo que la historia no nos ofrece otro ejemplo, y que más que nadie conocían y sentían los mismos soldados. Por esto iba cantando un día un pobre fusilero catalán, á quien en la trinchera habían cortado una pierna: *Uno á uno, no quedará ninguno.* ¡Qué dolor ver sacrificar así semejantes soldados sin fruto!

Después de esta desgracia, el General Crillon continuó en estrechar la plaza, diciendo siempre, como lo dice en el día, la hubiera tomado, sin la conclusión de la paz, por medio de una mina que había empezado á hacer en el monte de la parte de Levante, y por la cual pretendía se hubiera introducido y sorprendido al enemigo. Este proyecto me parece hermano del de Darson, contra el cual empezó á declamar luego que vió no le salió bien, diciendo á voces, aun á los soldados, para no perder su crédito

con ellos, que él no lo había aprobado nunca, que la Corte se había empeñado en que se hiciese, y cosas semejantes, que aun cuando fueran, no parece debieran salir de su boca en estos términos. Yo creo que estos nuevos proyectos del General no inquietarían mucho al Gobernador Elliot, que había sabido desvanecer otros más terribles, de que creo no ha habido aún ejemplo. Como quiera, Crillon sostiene siempre hubiera tomado la plaza por su mina, y como ya en su edad es probable, y de desear, no se vuelva á ver en el caso de tomarla, hace bien en conservar este consuelo para sí, aunque nadie le crea.

En 1765, en que Crillon estaba de Comandante general del campo de Gibraltar, un horrible huracán echó abajo la cortina del muelle de la plaza. Inmediatamente envió un correo á la Corte, proponiendo atacarlo por allí con sólo mi regimiento que se hallaba allí de guarnición; pero el Rey le desaprobó, y le mandó que, al contrario, les diese todos los socorros posibles y debidos en aquel momento de desastre. Esta hubiera sido siempre la respuesta del Rey Carlos, análoga á su modo de pensar; pero dos años después de una paz como la de 63, en que la España y la Francia habían perdido tanto, hubiera sido un disparate, aun en política (prescindiendo de la felonía), dar motivo á una nueva guerra cuando apenas se habían empezado

á reparar las pérdidas de la precedente. Pero el buen Crillon ha sido, es y será mientras viva *brave comme un Crillon* y *étourdi comme un jeune François*. S. M. le hizo retirar de aquel mando para dar aun á entender más á la Inglaterra cuán desagradable le había sido una proposición que no podrían ignorar, no obstante que la moderación y justicia del Rey Carlos no les permitiese hablar nunca de ella.

El día 11 de Octubre hubo un huracán tan terrible, que la escuadra combinada, que se mantenía siempre anclada en Algeciras, esperando impedir la entrada de los socorros que escoltaba con la suya el Almirante Howe, padeció infinito, y el navío *San Miguel*, de 70 cañones, fué á dar contra la misma plaza, y cayó en poder de los ingleses con su Comandante D. Juan Moreno y 600 hombres de tripulación.

Hallábase ya en ruta para Gibraltar la escuadra inglesa de Howe, compuesta de 36 navíos menos que la combinada que la esperaba. Había yo tenido fletados en Lisboa y otros puertos de Portugal durante toda la guerra, á veces hasta 10 barcos portugueses que, con varios pretextos, pero con el mayor secreto de su verdadero objeto, cruzaban continuamente sobre la costa para llevar avisos á Gibraltar y darlos á los buques nuestros que cruzaban, y con los cuales yo estaba de seguida en corres-

pondencia. Pasó en esta ocasión toda mi escuadra ligera en la mayor actividad, como lo exigía el caso, pues, no obstante la gran desgracia de las baterías flotantes, la falta de refrescos tenía reducida la guarnición á muy mal estado, y si el socorro no hubiera entrado y la guerra hubiese durado, era más probable se hubiese rendido la plaza por este medio que por la famosa mina, en que el Duque hizo trabajar constantemente hasta el último día. Creíase, pues, que el mayor servicio del día era retardar este socorro, y así, yo no dejé de emplear cuantos medios me fueron posibles para pasar los avisos puntuales al General Córdoba y al Duque de Crillon. Así es que cuando Howe entró en el Estrecho, había anclados en Algeciras tres ó cuatro de mis pequeños buques, que habían ido llegando sucesivamente desde que se presentó en la altura de O-Porto, para dar noticia de su movimiento, y dos correos en San Roque, que había yo enviado á Crillon para duplicarle con seguridad estas mismas noticias por tierra. Había yo dado orden á mis buques ligeros de que á todo navío inglés que encontrasen le dijese se había ya rendido Gibraltar, y que la escuadra combinada, que efectivamente constaba de 46 navíos, se hallaba anclada en el puerto. Mi ánimo era retardar los socorros por este medio, pues como se trataba de estar reducidos á un

último extremo, uno ó dos días de retardo podía decidir la rendición y producir en la incertidumbre del mar alguna mutación de tiempo que alejase ó perdiere la flota, ó á lo menos su convoy, que era el punto más esencial. Efectivamente, tuve después la satisfacción de saber que mis emisarios se habían conducido con arreglo á mis órdenes, y que la misma escuadra inglesa estuvo indecisa y cruzando en el Cabo de San Vicente, por haber tenido repetidas noticias conformes á las que yo quería la llegasen. Así lo dijo en Lisboa un oficial que vino dos ó tres años después, y que se quejaba de los dos buques portugueses que les habían dado aquellas noticias uniformes, y que ví eran mis emisarios.

El temporal, que yo esperaba viniese á nuestro socorro por este medio, deteniendo el convoy inglés, vino efectivamente, pero fué para favorecerle.

Hallábase Howe á la boca del Estrecho el día 11 de Octubre, y la tempestad, de que arriba se ha hecho mención, fué favorable para que cuatro navíos de los 31 que componían el convoy pudiesen entrar á toda vela en Gibraltar. La escuadra combinada había padecido tanto, que no le era posible levantar el áncora para oponerse al enemigo. Este, forzado por el viento, tuvo que pasar al Mediterráneo, y entonces fa-

voreció la entrada del resto del convoy. Parecía no había qué desear, viendo á los enemigos forzados á pasar el Peñón. La escuadra combinada, reparadas lo mejor que se pudo las averías, corrió sobre la inglesa; pero una densa niebla, y la mutación del viento al Este, hizo que ésta pudiese tomar la delantera á la combinada, que pasó el Estrecho para perseguirla y la avistó el 19. Empezaron á cañonearse las dos escuadras; però la inglesa, aunque superior entonces, porque 12 navíos de la combinada habían quedado atrás, huyó á fuerza de vela, y se batió en plena retirada, por más que el General Howe dijese en la relación que envió á Inglaterra que la escuadra combinada *había disminuído sus velas, rehusando empeñar el combate.* En primer lugar, el objeto del Almirante inglés no era dar un combate en aquellos mares, logrado su fin, cuando tenía consigo todo el resto de las fuerzas británicas. En ello hubiera hecho una falta militar y política muy crasa en aquellas circunstancias, aun cuando por fortuna hubiese ganado el combate, pues ésta es caprichosa é incierta, y la conducta de un General debe ser reflexionada, combinada y tan prudente como atrevida, según las ocasiones. En segundo lugar, puesto que el cañoneo se empezó al anochecer y duró hasta las once de la noche, ¿quién le impidió á él mismo esperar la línea de batalla para el día

siguiente en vez de continuar toda la noche á fuerza de vela, de modo que al amanecer, como más veleros, se hallaron á cuatro leguas largas de la escuadra combinada, sin que ésta, que la siguió con tesón, pudiese alcanzarla? A más de esto, la separación precipitada de la retaguardia inglesa, que se fué á la isla de la Madera, denota más una huída á uña de caballo (1), como suele decirse, cada cual por donde pueda, que una disposición de un combate no verificado por rehusarlo el enemigo. El comodoro Johnston lo dijo así bien claro en el Parlamento, y Howe, no obstante su relación, no se atrevió á contradecir el hecho. Esta relación de Howe y la dada por Parcker después del combate de los holandeses en Bogger-Banck se hicieron más para conservar en el público, y sobre todo en la nación, la idea de su superioridad é invencibilidad en todos los mares, que para dar como militares una noticia exacta de lo que efectivamente pasó en estos dos encuentros. Decía el gran Rey de Prusia que las acciones militares de los ingleses se calculaban por los partidos del Parlamento.

Así escaparon Gibraltar y la escuadra, favorecidos por los elementos, de una ruina que, sin ellos, parecía inevitable, sobre todo la de la es-

(1) Sobre el renglón y autógrafo: *en desorden.*

escuadra metida en el Mediterráneo á vista de fuerzas tan superiores. La Inglaterra conocía bien á todo lo que se exponía, pues desde principios de Septiembre estuvo Howe indeciso, sin atreverse á salir de la Mancha, cruzando con varios pretextos ya en los mares de Holanda, ya en los de Irlanda.

La escuadra de Córdoba había apresado y enviado á Brest en 26 de Junio 18 navíos de comercio del convoy inglés de Quebeck, y esto, y la acción de Gibraltar, fueron los dos principales sucesos de este último año de la guerra en los mares de Europa.

Reforzada de municiones y víveres la plaza de Gibraltar, debían ya mirarse como ilusorias todas las esperanzas que daba el Duque de Crillon, fundadas en sus nuevos proyectos, y pareció deber renunciarse al sitio formal de esta plaza, que es ya el décimotercio que ha padecido.

FIN DEL TOMO PRIMERO