

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA

José GELLA ITURRILAGA,

General Inspector de Intervención de la Armada.
De la Real Academia de la Historia.

I. *Antecedentes.*—II. *Las embarcaciones mercantes fletadas por la Real Armada para el transporte de tropas.*—III. *Los buques de guerra, sus mandos y tripulaciones.*—IV. *Derrotero y desembarco.*

I

La circunstancia de haberme solicitado a finales del año último, bicentenario de la reincorporación de Menorca a la corona de España, un artículo para el primer número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, ampliación monográfica de la veterana con lozanía y prestigio GENERAL DE MARINA, brinda ocasión propicia para tratar de uno de los hechos importantes de nuestra historia marítima menos estudiado, generalmente no bien difundido e ignorado por muchos como exclusivo de la Real Armada española: la expedición de mar a aquella isla en el siglo XVIII.

La exposición de tan amplio tema, aquí obligadamente sucinta, permite presentar algunas novedades obtenidas de documentos inéditos que ahora incorporo a la serie publicada durante el año actual (1) como información complementaria, dedicada a los amigos y compañeros lectores de estas páginas, sobre la realidad hispánica de aquella feliz expedición naval tenida por hispano-francesa en algunos textos al uso, que la presentan como tal, a veces imprecisamente, por las circunstancias de hallarse entonces España aliada con Francia y en guerra con Inglaterra; ser francés el jefe de la expedición, duque de Crillon, que era teniente general del ejército español, a cuyo servicio estaba de tiempo atrás; hacerse a la mar el convoy español protegido, tan sólo durante la salida, por la escuadra combinada de los aliados, mandada por Córdoba, antes de partir con rumbo opuesto, y por una tradición, europea e infundada, recogida nueve años después en un texto

(1) *La Marina en la reconquista de Menorca*, conferencia pronunciada en Mahón el 29-1-1982 (en prensa); *Cronología de la Campaña 1781-1782*, publicada en *Anuario de Menorca-82*, Ed. Menorca, S. A. Mahón; *La inscripción conmemorativa en Mahón de la toma del Castillo de San Felipe*, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. CLXXIX, julio-septiembre de 1982, páginas 209-218 y *De los nombres y títulos del Conde de Cifuentes*, Menorca, *Diario Insular*, 10-8-82.

de Beccatini sobre la vida de Carlos III (2). Lo cierto es que los aliados franceses no fueron a Menorca hasta dos meses después del desembarco que reincorporó la isla a la soberanía de España y llegaron, en menor número, para coadyuvar en el sitio del castillo de San Felipe, rendido poco más de tres meses después de su llegada.

Gibraltar, apenas iniciada la guerra en 1779, equivalía a dos frentes marítimos: el Peñón y Menorca, ambos en conexión de ayuda mutua, mantenida, dentro de lo posible, mediante algunas embarcaciones neutrales, las corsarias menorquinas y los buques de las escuadras que transitoriamente rompieron el bloqueo. La mejor manera de escindir la conexión era reconquistar la isla, previas informaciones reservadas sobre su situación militar y conocimiento del ánimo de la población, para, en su caso, reconquistarla merced a una empresa naval sin contar, pese al tratado de alianza con Francia que había dominado la isla desde 1756 a 1763. Criterio lógico que tuvo a bien adoptar Carlos III, según escribió su secretario de estado el conde de Floridablanca en el párrafo siguiente:

Tratábase de la campaña de todo el año 1781 y firme vuestra majestad en no arriesgar ni desperdiciar más fuerzas marítimas en las costas de Francia y de Inglaterra, le propuse que podríamos pensar en apoderarnos de Menorca, cuyo puerto era el vivero de más de ochenta corsarios que infestaban el Mediterráneo, y el mejor y único abrigo que tenían los ingleses para sus escuadras y para sostener su crédito y poder en aquel mar. Añadió Floridablanca: la necesidad del secreto, difícil habiendo de contar con un aliado y con mil preparativos y prevenciones inexcusables; pero todo se consiguió con el pretexto del bloqueo de Gibraltar y de las sospechas que se tenían de que hiciésemos un sitio formal (3).

Al bien logrado secreto durante los preparativos de la expedición de mar, hasta el extremo que sus comandantes conocieron la misión encomendada a la misma ya en ruta de su destino bélico, y la ignoraron, también, otras autoridades, incluso nuestro embajador en París el conde de Aranda, así como los aliados y los enemigos, hubo de añadirse una copiosa y larga, desde el año 1780, correspondencia cursada, por la vía reservada, a la Secretaría de Estado con informes veraces emitidos por un grupo patrióticamente comprometido en obtenerlos y enviarlos a la corte, capitaneado por el marqués de Sollerrich (4) desde Palma, en el que había algún huído de la isla sojuzgada, mallorquines y residentes en Menorca, cuyos nombres y noticias cons-

(2) En *Storia del Regno di Carlo III...*, Torino, 1790, traducida al español y publicada dicho año en Madrid, 2 tomos, como *Vida de Carlos III de Borbón, rey católico de España y de las Indias, escrita en lengua italiana por el Abate Francisco Beccatini*, pág. 250 del t. II se dice, erróneamente: *A fines del mes de septiembre del año 1781 desembarcaron las tropas españolas y francesas al mando del teniente general duque de Crillon...*

(3) *Memorial del conde de Floridablanca*, t. LIX de la B. A. E., pág. 314.

(4) Así firmaba sus informes, no Sollerrich. Mss. A. H. N., 4.205.—1, Estado.

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA



Don Buenaventura Moreno, brigadier mayor general y comandante de las fuerzas navales de la expedición a Menorca en 1781.
(Museo Naval. Madrid.)

tan en manuscritos como indicio esperanzador de una deseada reconquista (5).

A la decisión de Carlos III, el secreto, la información confidencial, la eficaz organización del convoy, entre otras favorables circunstancias previas, se unió la oportunidad de la campaña, complementaria del bloqueo de Gibraltar, cuando intensificaba la ofensiva en vísperas del sitio, mientras Inglaterra se veía acosada por las escuadras combinadas hispano-francesas desde el canal de la Mancha al seno mejicano. expulsada de Honduras e islas antillanas y Florida, hostigada por sus colonos norteamericanos, que la vencieron en Yorktown. enfrentada con Holanda hasta la batalla de Dogger-Bank y en oposición a las demás potencias europeas contrarias a su proceder con el comercio marítimo y concordes con la *neutralidad armada* en la que tan directa e inicialmente participó España.

II

A mediados de julio de 1781 terminaba de fondear en la bahía de Cádiz una concentración naval de embarcaciones mercantes fletadas por la Real Armada para el transporte, con destino ignorado, de tropas, material de guerra y víveres, cuya relación por número de sus unidades, del 1 al 73, expuesta sin orden correlativo, consta en los manuscritos, uno de ellos publicado por Danvila (6), con datos sobre clases, procedencias, capitanes, tonelaje, cifra de tropa a embarcar (soldados, oficiales y comandantes) agrupados por servicios de batallones y brigadas, artillería, ingenieros, víveres, hospitales y la situación en las divisiones de un convoy al que tales embarcaciones estaban destinadas. Una vez reunidos esos datos, y confrontados, los ofrecemos, por cuanto concierne a este trabajo, en el unido *apéndice tercero*, donde se relacionan, ordenados según sus numerales o cifras distintivas, con expresión de sus clases, nombres, procedencias, capitanes, tonelajes y números de las tropas y de sus oficiales transportados. A estas 73 se les unieron, días después, en aguas de Cartagena, las números 74 y 75.

Dados los datos que constan en los manuscritos pueden distribuirse las setenta y cinco embarcaciones en los tres grupos siguientes:

1. Por clases en:

Fragatas	34	Saetías	3
Polacras	10	Jabeques	?
Bergantines	9	Pingues	2
Urcas	5	Sin especificar	5
Paquebotes	4		

(5) Mss. A. H. N., Estado 4.205.—1.

(6) *Reinado de Carlos III*, por Manuel Danvila y Collado, tomo V de la *Historia General de España*, publicada por la R. A. H., Madrid, 1891, pág. 185. Incluye los datos completos del Ms. A. H. N., Est. 4.205.

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA

2. Por su procedencia, matrícula o nación:

Españolas	37	Portuguesas	3
Genovesas	11	Imperiales	2
Holandesas	9	Toscanas	1
Suecas	5	No consta	3
Napolitanas	4		

3. Por servicios iban destinadas 20 al cuerpo de artillería y tren artillero, aparte del transportado a bordo de los buques de guerra (cañones, morteros, balas, bombas, granadas, camisas, frascos de fuego, carabinas, fusiles y pistolas), pólvora, gaviones, salchichones y otro material bélico; 1 para los ingenieros, 3 con víveres, 2 de hospitales y el resto para el transporte de tropas con sus oficiales y comandantes de las brigadas de granaderos, cazadores y dragones, Cataluña, Saboya Burgos, Murcia y América con batallones de Burgos, Princesa, América, Ultonia, Murcia, Saboya y otros.

A las mercantes se incorporaron cuatro embarcaciones del comercio de Cádiz, o barcos de la Puerta de Sevilla, *cubiertos para el desembarco*, que habían de navegar en cabeza de las cuatro divisiones del convoy, detrás del navío *San Pascual*, sin carga ni pasaje dada su finalidad de servir al término de la expedición, ya en aguas litorales, para el transbordo de las tropas y su traslado a tierra. Los manuscritos registran el tonelaje de casi todos los transportes fletados, hallándose las cifras correspondientes entre el máximo de las 416 toneladas de una fragata española y el mínimo de las 62 de un bergantín de la misma nacionalidad. En cuanto al total de las dotaciones de estos mercantes, si se tiene en cuenta su número y clases y que tan sólo las 34 fragatas, a una media más bien baja de 21 hombres, llevarían 714 tripulantes, pudiera estimarse dicho total en cuantía superior al millar.

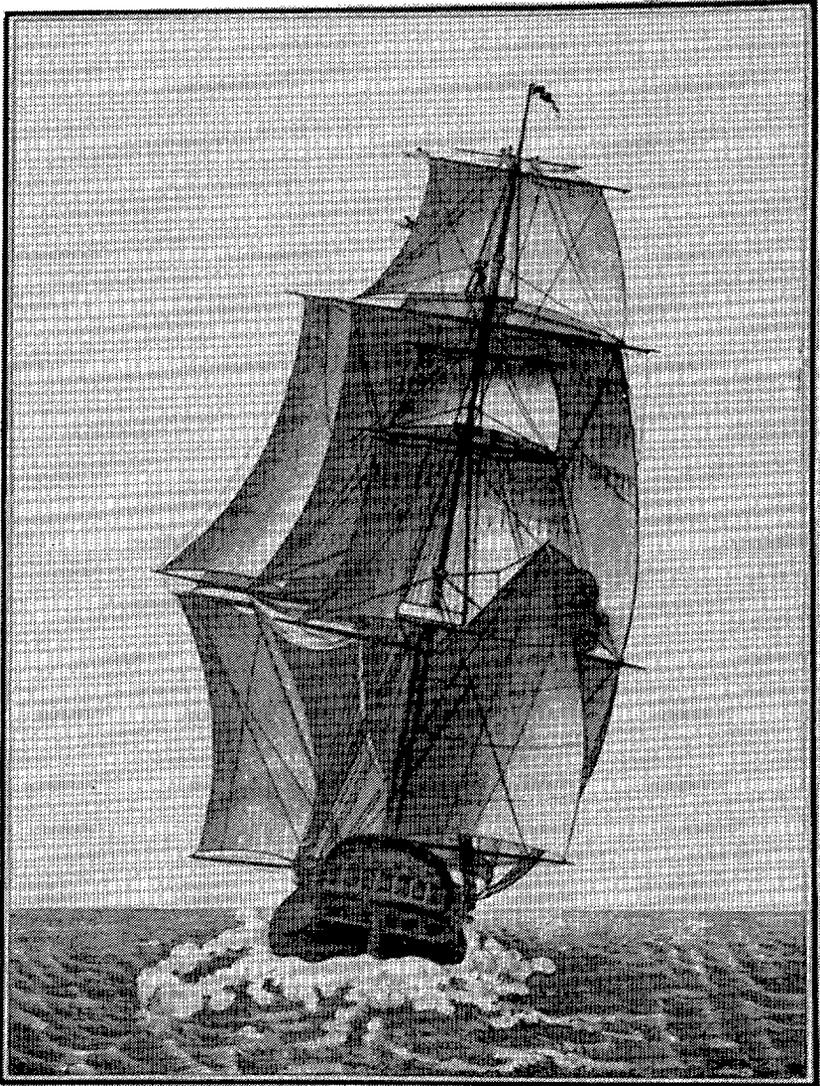
Los trasportados de ejército eran unos 60 de la plana mayor y sus agregados que iban a bordo de los navíos y 49 comandantes, más 354 oficiales, en los mercantes, con sus tropas de 7.448 soldados o, según otro manuscrito, 7.384; es decir, en números redondos, ocho mil hombres (7). Pero ¿cuántos militares de Marina fueron en los buques de guerra?. El total, por citar, lo cifraremos más adelante.

La navegación del convoy, dado el orden de marcha o de convoy proyectado que se realizó a lo largo de tres etapas, debía ajustarse a un agrupamiento de los mercantes en cuatro divisiones encajadas en la escolta de los buques de guerra, dispuestas dos delante, tras el navío *San Pascual* y barcos gaditanos, y dos detrás, separadas y ambas rodeadas por la protección de escolta cerrada por el navío *Atlante*. A su vez cada una en dos columnas, formando, con otra, cuatro líneas paralelas, la primera división, con 23 embarcaciones; la segunda, con 22; la

(7) Mss. A. A. B. (M. N.), 1689, y A. H. N., Est. 4.205 y 4.230.

(8) Ms. A. A. B. (M. N.), 1689.

(9) Ms. A. G. S., leg. S.^a M.^a, 467.



En el mar se ve a la distancia un barco que se acerca a su puerto.

tercera, con 15, y la cuarta, también con 15, como puede verse en el *apéndice tercero*, teniendo presente que por error de amanuense se duplica el número 68, con omisión del 48, y que sobra uno de los dos 64 (1.^a y 4.^a), siendo el total de los numerales setenta y cinco.

Las embarcaciones fletadas por la Real Armada que salieron de Cádiz fueron 73, que con las mencionadas números 74 y 75, menos una enviada a Cartagena sin relevo, más las cuatro del comercio gaditano, integraron el convoy a lo largo de su derrotero setenta y ocho; convoy que se hizo a la mar en Cádiz con escolta de diez buques de guerra y llegó a Menorca, según se expondrá seguidamente, protegido por veintisiete, pues *convoyes bien escoltados no tienen bajas*.

III

Don José de Mazarredo firmó en Cádiz, el 10 de junio de 1781, a bordo del *Santísima Trinidad*, un estado de fuerza de los cuarenta buques de la escuadra de don Luis de Córdoba relacionados en dos grupos, separados por un espacio en blanco; el segundo era una lista de 2 navíos, 2 fragatas, 2 balandras, 2 bombardas y 2 brulotes, en total diez, con la indicación de que los navíos y una fragata tenían víveres para cuatro meses. Veintitrés días después los 10 darían convoy, salvo una fragata relevada por otra del grupo primero al salir a la mar, en una expedición naval cuyo destino se ignoraba. Hoy la entrelínea del espacio en blanco nos evoca el acierto de la reserva y celeridad de aquella bien lograda empresa marítima española cuyo sigilo llegó al extremo de no incluir, en esos buques de escolta inicial o de salida, los jabeques a incorporar en ruta por no convenir *que vayan a Cádiz porque sería lo mismo que declarar que la expedición no es para América* (10).

Tales buques fueron los navíos *San Pascual*, capitana, y *Atlante*, las fragatas *Santa Rufina* y *Juno*, las balandras *Paloma* y *Amistad*, las bombardas *Santa Casilda* y *Santa Eulalia* y los brulotes *Gertrudis-Magdalenita* y *Eulalia*. Después, en el derrotero, se unieron los demás de escolta, hasta un total de 27, según se expondrá, cuya relación de nombres, clases, porte y mandos no se ha publicado hasta la fecha completa. Esto constituía una de las dificultades del estudio presente, felizmente disipada merced al examen de una serie de medio centenar de manuscritos inéditos iniciada por el referido estado de Mazarredo que, pasando entre otros estados y escritos oficiales así como por el diario de navegación del *San Pascual*, termina con una relación de todos los buques de guerra expedicionarios en Menorca, fechada y firmada a los catorce días después del desembarco, el 2 de septiembre de 1781, o *Estado que manifiesta cómo se hallan los buques del mando del Brigadier mayor general de la Armada don Buenaventura Moreno, con expresión de sus respectivos destinos* (11).

(10) Ms. A. H. N., leg., Estado, 4.230.

(11) Ms. A. G. S., S.^a Marina, 481.

El jefe de la expedición de mar, teniente general del ejército duque de Crillón, decidió embarcar en el *San Pascual*, navío que arbolaba la insignia del comandante de la escuadra y del convoy, el brigadier mayor general Moreno; buque del porte de 70 cañones y 567 personas de dotación, mandado por el capitán de navío don Luis Francisco Varona. Conducía de transporte al comandante general del ejército y la mayor parte de su plana mayor, los mariscales de campo marqués de Casa-Cagigal y conde de Cifuentes, brigadier mayor general don Juan Roca, cuartel maestro general don Carlos Lemaury, intendente don Pedro Montenegro, comandante de artillería don Bernardo Tortosa, coroneles don Lorenzo Colona y don Pedro Gorostiza, teniente coronel don José Crespo y ocho subalternos de diferentes grados y cuerpos como edecanes y tres franceses con igual carácter. También transportaba material: 2.920 quintales de pólvora, seis cañones con su cureñas, un afuste de mortero y útiles correspondientes, 48 palanquetas, 300 balas de a 24 y 2.400 de a libra. Asimismo iba a bordo, por R. O. de 13 de julio, el capitán de navío don José Castejón, procedente del *Santisima Trinidad*.

El otro navío, *Atlante*, de 70 cañones y 578 hombres de dotación, lo mandaba el capitán de navío don Diego Quevedo; llevaba a bordo, de transporte, al teniente general don Félix Buch, mariscal de campo don Horacio Borghese, coroneles don Pablo Sangro, don Federico Requesens, don Luis Gervasi y don Diego Pignatelly, 18 oficiales, un teniente vicario general, dos comisarios de guerra, un tesorero y demás personal de cirugía y hospitales. Transportaba, además, seis cañones con sus cureñas y material de artillería.

La fragata *Juno*, de 32 cañones, y la *Santa Rufina*, de 34, tenían por comandantes al capitán de navío don Antonio Ramón de Ortega y al capitán de fragata don Pedro Cañaverall, respectivamente. Los comandantes de las balandras *Paloma*, de 16 cañones, y *Amistad*, de 14, eran el teniente de navío don José Lorenzo de Goicoechea y el alférez de navío don Lorenzo Mendoza Moscoso; también respectivamente, las bombardas *Santa Casilda*, de 8 cañones, y *Santa Eulalia*, de 8, tenían por comandantes a los tenientes de navío don Juan María Lasquetti y don Antonio de Torres. Los brulotes *Gertrudis-Magdalena*, de 6 cañones, y *Santa Eulalia*, de 6, estaban al mando del teniente de fragata don Benito Vilán, el primero, y de don Andrés Castel, alférez de fragata, el segundo.

La instrucción reservada de Carlos III dirigida al duque de Crillón, fechada en Aranjuez el 19 de junio de 1781, comunicaba haberle conferido la jefatura de la expedición, como general, y la designación del mayor general de la Real Armada don Buenaventura Moreno para el mando de comandante de la escuadra de guerra que debía escoltar el convoy. Entre otras normas decían las instrucciones: *El comandante de mar sabrá el verdadero objeto de la expedición luego que haya embocado el estrecho, entre los cabos de Espartel y Trafalgar.* Sobre las relaciones entre ambos mandos destacaba: *Bien entendido que cuando en algún caso fuere aquel comandante de opinión diferente*

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA

o contraria a vuestras disposiciones os la representará con las razones facultativas que tenga y si no obstante hallareis por conveniente y se lo previniereis, bajo de vuestra firma, deberá conformarse y ejecutar lo que dijereis exponiéndose a todos los riesgos sin responsabilidad alguna de su parte; bien que fío de vuestra prudencia que jamás abusaréis de esa confianza (12).

A don Buenaventura Moreno se le envió otra instrucción, fechada tres días después, en la que Floridablanca comenzaba así unas normas para el apresto y salida de la expedición de mar: *La comisión de V. S. es de las más importantes que en las actuales circunstancias pueden ocurrir en esta monarquía y resultante de su logro las mayores ventajas, así como la gloria de las reales armas; por esto el rey, que tiene satisfacción y pruebas del celo, actividad, espíritu y pericia militar de V. S. en los asuntos de Marina, lo ha elegido para el mando de las fuerzas navales que han de convoyar y auxiliar esta expedición y obrar activamente en ella; seguía con el primer encargo que me ha mandado S. M. sobre buena armonía y correspondencia y entre otras normas disponía se pusiera a las órdenes del duque de Crillon en cuanto llegase a Cádiz y se encargase de los buques expedicionarios que se aporten por el Gobernador de Cádiz y por el Presidente de la Contratación de Indias (13).*

La escolta de los diez buques antes mencionados se amplió con la incorporación al convoy, el día 29 de julio, en la Subida, próxima a la capital del departamento de Cartagena, de los trece siguientes: las fragatas *Nuestra Señora del Rosario*, de 34 cañones, mandada por el capitán de fragata don Baltasar de Sesma, y *Santa Gertrudis*, de 28 cañones, cuyo comandante era el capitán de fragata don Aníbal Casoni; los cuatro jabeques *Mallorquín*, de 34 cañones, al mando del teniente de navío don Nicolás de Estrada, *Gamo*, de 30, *Carmen*, de 14, y *Fortuna*, de 10, cuyos comandantes eran, respectivamente, el teniente de navío don Marcos Fonguión, el alférez de navío don Onofre Barceló y el del mismo empleo don Juan Bautista Donal; la balandra *Carlota*, de 14 cañones, al mando del alférez de fragata don Andrés de Valencia, y seis gabarras o lanchas cañoneras, con dos cañones de a doce cada una, mandadas por seis contra maestres.

En la última parte del derrotero quedó, ya en el mar balear completa la escolta de veintisiete buques con la incorporación al convoy de los jabeques *Lebrel*, de 32 cañones, al mando del capitán de fragata don Joaquín de Zayas, y el *San Luis Beltrán*, de 26, cuyo comandante era don Federico Gravina, teniente de navío, y las galeotas *Concepción* y *San Antonio*, de tres cañones cada una, mandadas por el te-

(12) Ms. A. H. N., Est., leg. 4.230.

(13) Ms. A. G. S., S.^a M.^a 481. Floridablanca a don Buenaventura Moreno: *Instrucción para el apresto y salida de la expedición de mar puesta a su cargo*. Aranjuez, 22 de junio de 1781.

niente de fragata don Antonio Barrientos Rato y el alférez de navío don Antonio de Aguirre Villalva.

Para completar los datos precedentes sobre los mandos, obtenido de varios documentos según queda expuesto, es necesario cifrar con la misma justificación el total de los pertenecientes a la Real Armada, de capitán a paje, que participaron en la reconquista de la isla, pues se sabe el número de expedicionarios del Ejército pero se ignora el de oficiales mayores, guardias marinas, oficiales de mar, infantería, artilleros, marinería, grumetes y pajes, con exclusión de los criados y de las dotaciones mercantes del convoy. Los resultados de los documentos anteriores y de los posteriores son casi iguales y permiten cifrar el total en 4.588, corroborado por el manuscrito firmado trece días después de la reincorporación de Menorca, salvo el castillo de San Felipe, a la corona de España.

Con la justificación documental precedente queda constancia por vez primera del número, clase, nombres y porte de los buques, con los nombres y empleos de sus comandantes, lugares de incorporación y total de las tripulaciones (14). Acerca de tales ocho datos se destacan, como más aproximados entre los publicados, los referentes a seis de ellos en dos obras de historia, no monográficas sobre el tema, justamente elogiadas por la maestría de sus autores (15).

IV

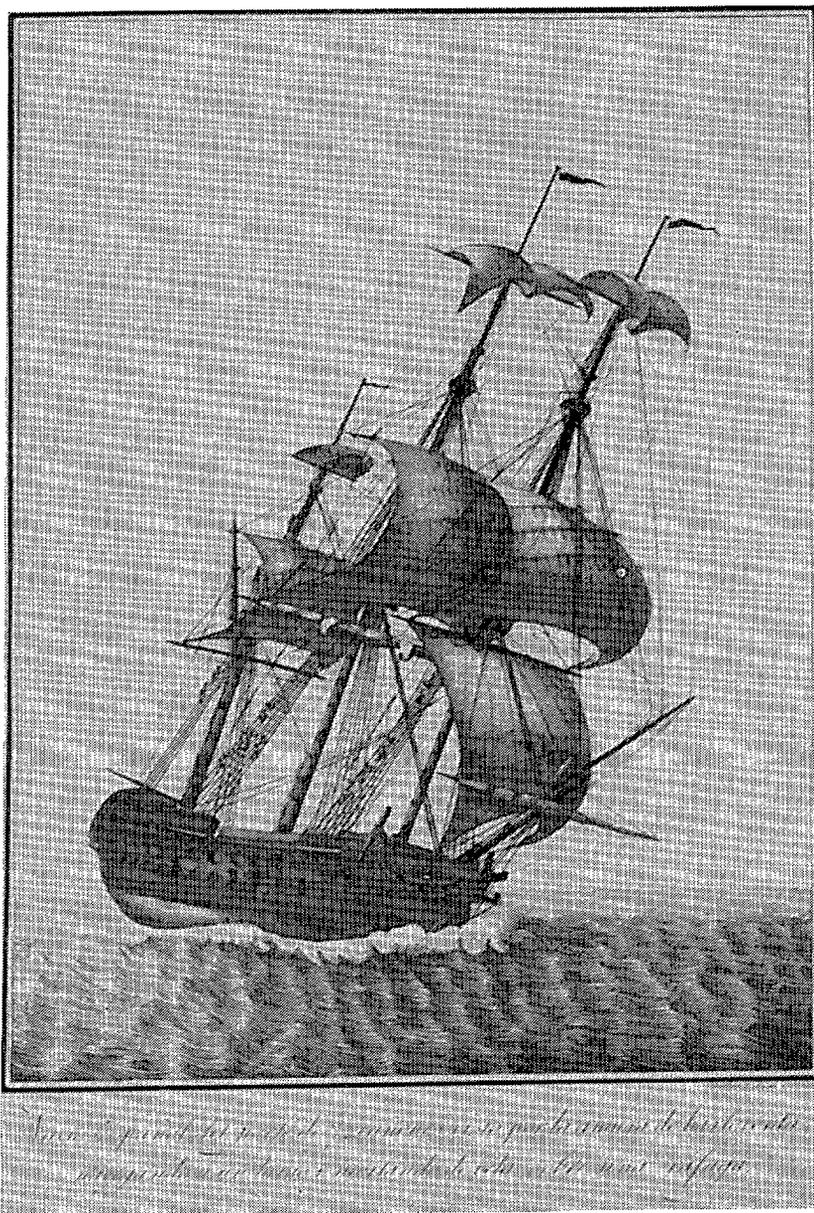
Durante la primera quincena de julio de 1781 se reunieron en la escuadra de Córdoba, fondeada en la bahía gaditana, la francesa de Guichen y numerosas embarcaciones mercantes de varias naciones. Tanto en Cádiz como en las riberas inmediatas la concurrencia de tropas, marinería, trabajadores y curiosos era tan extraordinaria como desusado el ir y venir de arrieros con acarreos, el cúmulo de depósitos de material bélico, incluso improvisados campamentos, y la abundancia de fardos para embarcar. La gente decía, por mera suposición, que el destino de la expedición pudiera ser Gibraltar, las Antillas o Buenos Aires.

Al comenzar la segunda quincena del mismo mes decidió el duque de Crillon embarcar en el buque insignia de la escuadra del mayor general de la Armada, brigadier don Buenaventura Moreno, en cuyo navío pernoctó el 18, fecha del embarco de las tropas, terminado el día 20, víspera de la salida a la mar, en el que Córdoba recibió la orden, cumplida antes de veinticuatro horas, de relevar en la escuadra del convoy la fragata *Santa Bárbara*, reincorporada así a la combinada, por la *Juno*.

(14) Véase el apéndice segundo.

(15) *Armada española*, de C. Fernández Duro, t. VII, p. 304, y M. Danvila y Collado, t. V de la *Historia General de España*, ed. R. A. H., M. 1894, pág. 180. ambas, en relaciones similares, mencionan 23 buques con algunas variantes y cuatro nombres y empleos de comandantes.

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA



El 19 las armadas surtas en la bahía gaditana hicieron triple salva de veintiún cañonazos y descargas de fusilería en celebración de la conquista de Pensacola, saludos a la voz y al cañón que los expedicionarios estimaron como buen augurio. A las nueve de la mañana del día 21 empezó a salir del puerto de Cádiz la escuadra de Moreno, detrás de la combinada de Córdoba, para fondear juntas en las inmediaciones, con gran parte de los transportes, a cuyos capitanes y patrones instruyeron, desde varias embarcaciones menores, cuatro oficiales y más de sesenta hombres de mar (16). El resto del convoy zarpó al día siguiente hacia el mismo lugar, en las inmediaciones de Rota, para quedar con los demás buques de guerra y mercantes que se habían concentrado allí el día anterior. La combinada hispano-francesa, en su breve cometido de vigilancia, estuvo a la vela por el día y a pique del ancla durante la noche, según escribió Córdoba *con la escuadra ligera a mi barlovento*, hasta separarse del convoy al anochecer del día 22 e iniciar, rumbo O.NO., sus 72 buques una larga navegación por el océano,

A las seis menos cuarto del día 23 se hacía a la vela el convoy rumbo a levante, barloventeando por los vientos contrarios S.SO. y O.SO. Por la tarde, al embocar el estrecho, se dio la señal de zafarrancho de combate. Allí, entre los cabos Trafalgar y Espartel, como decían las instrucciones reservadas, es cuando el duque de Crillón entregó al brigadier Moreno los pliegos referentes a la expedición de mar, derrotero hacia Baleares y desembarco en Menorca. Por el temporal quedaron rezagados el día 25, con el navío *Atlante*, varios transportes de la retaguardia. En esta fecha se destacó del convoy *rumbo a una misión secreta* la fragata *Santa Rufina*. Muy cerca de Gibraltar, a la vista de Algeciras, Moreno envió al general Ruiz de Valcárcel un escrito solicitándole el envío, para un asunto urgente del servicio, del piloto Pons, de la bombardera *Santa Ursula*, y al mismo tiempo rogarle reexpidiera un pliego dirigido a Floridablanca, que había de tramitarse mediante el general interino del departamento de Cádiz, marqués de Casa Tilly.

Crillón comunicó a Floridablanca, entre otras novedades de la carta de 26 de julio, *nos encontramos a la altura de Almería a 45 leguas de Gibraltar* y añadía, sobre la navegación en conserva, que el ejército *viene siempre muy unido y contento*. El 27 Floridablanca dio a nuestro embajador en París, conde de Aranda, la noticia de la expedición *para destruir el nido de piratas y quitar un recurso a Gibraltar* (17). Salieron de Algeciras hacia Cartagena, mandados por Zayas, el *San Luis*, con carga para cuatro cañoneras, el *Lebrel* y las galeotas *Concepción* y *San Antonio*, que más adelante se incorporarían a la expedición. En ese día llegó a Fuengirola una embarcación cuyo patrón llevó al fuerte un comunicado del convoy para el comandante general del Campo de Gibraltar (18).

El 28 comenzaron a entrar los buques, con mal tiempo, en la Subida,

(16) Ms. Moreno al ministro de Marina, 22-7-1781. A.G.S., S.^a M.^a 481.

(17) Ms. Crillón a Floridablanca. A. H. N., Est. 4.230.

(18) Ms. A. H. N., Est. 4.104.

donde se pusieron al ancla por la noche. Don Buenaventura comunicó al marqués de Castejón que en virtud de oficio de Crillón sobre convenir al real servicio se trasladara a Mallorca don Juan Eymar al paraje de la costa que él señalase y añadía: *despaché a la fragata Rufina e instruido a su comandante del objeto de su comisión le previne igualmente que después de practicarla hiciese derrota a la isla de Cabrera y esperase en ella su incorporación* (19). El día 29 entraron en la Subida, procedentes de Cartagena, los trece buques mandados por don Baltasar de Sesma (20); no llegaron el *Atlante* y diez transportes. En esa fecha Floridablanca ya había dispuesto, mediante los ministros de Guerra y Marina, que los capitanes generales de Barcelona y Mallorca atendiesen preferentemente las demandas de los mandos del convoy. Crillón dio una instrucción militar con fuerza de ordenanza cuyo artículo primero se refería así a los menorquines: *Siendo todos los habitantes del país oriundos de España y no habiendo dejado de tener nunca el corazón español, de ningún modo se deberán considerar como enemigos, antes al contrario será preciso tratarlos con la mayor suavidad y amistad, debiendo todos los individuos del Ejército considerarse en esta isla como si estuvieran en el centro de España* (21).

La expedición de mar permaneció en la Subida, por los vientos contrarios del E. y NE., hasta el día 6 de agosto, que se hizo a la vela con SO. flojo. El comienzo de esta segunda parte de la derrota fue lento y de navegación dura por vientos desfavorables alternados con calmas. Durante los siete primeros días no pudo el convoy mantener la formación requerida, pese a las señales de unión, frecuentemente bordeando y a veces retenido por calma. El día 12 se hallaba aún al frente del cabo de Palos, rebasándolo con SE. bonancible, y faltaban el *Atlante*, la *Gertrudis*, dos jabeques y seis gabarras o cañoneras, de las que dos habían colisionado, sin consecuencias, la víspera.

Mientras tanto Crillón sometió a la consideración de Moreno su proyecto de desembarco iniciando una serie de conversaciones sobre el tema. En Cartagena el capitán general suspendía la salida de embarcaciones extranjeras, el *San Bruno* entregaba un pingue genovés aprehendido por el convoy, la *Napolitana* descargaba 54 tiendas de campaña para la tropa expedicionaria y la *Concepción*, procedente de Algeciras con el *San Luis* y el *Lebrel*, dejaba un pliego para la *Rosario*. El *Mallorquín* condujo a un puerto catalán diez enfermos y los relevos de un oficial y un cirujano para seguir rumbo a Cartagena con correspondencia oficial. Se trasladaron tierra adentro a unos prisioneros ingleses que desde Alicante enviaron a Salou la noticia de la misión del convoy. Por otra parte la plana mayor del ejército preparaba en el

(19) Ms. 28-7-1781, A. G. S., S.^a M.^a, 481. Eymar era uno de los confidentes de Sollerhic y edecán de Crillón desde julio. En Palma transbordó al jabeque corsario de Ferrer, que lo llevó al lugar costero donde le esperaba Sollerhic.

(20) Véase el cap. III y el *apéndice segundo*.

(21) Ms. A. H. N., Est. leg. 4.230.

San Pascual instrucciones para los destacamentos de desembarco y primeras acciones en tierra, según el proyecto de Crillón.

En los siete primeros días de esta parte del derrotero la navegación fue dura y lenta, de continuo perder camino por los vientos contrarios, alternados con calmas. Hasta el 12 ya citado no rebasó cabo de Palos el convoy. Don Buenaventura envió al ministro González de Castejón copia de las instrucciones de Crillón sobre las operaciones militares a realizar en Menorca y otra del escrito suyo de *contestación en todas sus partes* (22). El 15 regresaron a la expedición el *Mallorquín* y un barco del comercio que había llevado pliegos de Crillón a Cartagena, donde estaba la fragata transporte de ingenieros en reparación por avería. Se dio caza a un bergantín sueco, tras ponerse a la capa al dispararle tres cañonazos. Al día siguiente calmó el O.NO. y se aproximaron los buques separados *Atlante, Gertrudis, Gamo, Paloma, Lebrél*, galeotas, gabarras y cinco transportes. El 17, con mar gruesa y sudeste bonancible, el convoy, unido, forzó de vela, a unos treinta y ocho grados de latitud, rumbo a Formentera, que rebasaron a medianoche.

El 18 amaneció con viento fresco S.SE., que roló a suroeste; se incorporaron a la escolta del convoy dos jabeques y dos galeotas mandados por el capitán de fragata Zayas; a las tres de la tarde apresó una tartana inglesa. Al anoecer estaba la expedición a la *medianía* de Cabrera, que rebasó durante la noche. De cómo arreciaba el suroeste da idea la siguiente expresión de una carta de Moreno al ministro de Marina: *quedé sólo con la gavia arrizada y el trinquete sobre los bolsos después de cargado*. (23). A las 7,30 del día 19 avistaron con alegría los expedicionarios, ya próximos a Menorca, en la costa mallorquina, el cabo de Pera.

En el amanecer del 19, al amainar una turbonada, el convoy forzó de vela hacia Ciudadela para desembarcar un destacamento en la cala del Degollador y montar la isla por el norte, según proyecto, pero los vientos O. y O.SO. y la mar gruesa obligaron a ceñir, cambiar el rumbo y costear al sur hacia la isla del Aire y cala Alcaufar, en espera de desembarcar una parte de la expedición, cuando se pudiera, mientras el resto seguía costearo hacia cala Mezquita o Mezquida. Quiso el brigadier Moreno, *con la agradable vista de la formación en convoy*, acercar el navío, en sus bordadas por escasear el viento, a medio tiro del castillo de San Felipe e izar ante el enemigo la bandera y gallardetón, afirmándola con un cañonazo con bala disparado hacia la 1. Media hora después llegaba el convoy a la Mezquida. A las dos un bote del navío llevó a tierra al capitán de fragata Salazar y alférez de navío Tavern, para sondar y reconocer el lugar más adecuado del desembarco, con el teniente coronel Crespo y tres edecanes. Les re-

(22) Ms. Moreno al marqués González de Castejón, a la vela, 14 de agosto A. G. S., S.^a M.^a 481.

(23) Ms. Carta de 19 de agosto a bordo del *San Pascual*, en la playa de la Mezquita. A. G. S., S.^a M.^a 481.

cibieron diferentes paisanos abrazándolos con mucha alegría, según informó el capitán de navío Castejón (24). Realizada su misión y tremolada la bandera del bote como señal, regresaron en éste con unos paisanos que quisieron venir al navío.

Veintitrés cañonazos del *San Pascual* anunciaron el desembarco, dirigido por Varona, Salazar y otros marinos. Precedió a las embarcaciones menores para transbordo de tropas la falúa del navío con el duque de Crillón, brigadier Moreno, mayor general Roca, mariscal conde de Cifuentes, coronel marqués de Peñafiel, cuartel maestro general Lemaur, comandante de la artillería Tortosa, intendente Montenegro, capitán de navío Castejón, quedándose a bordo del navío su comandante, Varona, para avisar las providencias de cuanto se ofreciese. La bandera de la falúa, que se había arbolado en un montecillo, fue entregada por Roca a uno de los granaderos que le siguieron en el avance hacia Mahón, iniciado cuando a medianoche terminó el desembarco. Pese al riesgo por el viento fortísimo y estado de la mar la operación se desarrolló bien, salvo la varadura, sin consecuencias, de un transporte.

En cala Alcaufar no se pudo desembarcar hasta la madrugada del día siguiente. En esta ocasión (escribió Moreno al ministro de Marina) me es muy propio recomendar a todos los oficiales destinados al desembarco, particularmente al comandante de la fragata "Rosario" don Baltasar Sesma, que contra todos los obstáculos... manifestó sus arrojadas y bien previstas providencias para verificarlo en la mañana siguiente, pues en la tarde ni la más pequeña embarcación podía atracar por la mar y su braveza en la playa. Este y otros testimonios documentales ponen de relieve el buen comportamiento profesional de los marinos expedicionarios, en cordial colaboración con sus compañeros de Ejército, El duque de Crillón manifestó en unas instrucciones No es posible dar los debidos elogios a la paciencia, firmeza de ánimo e inteligencia de que ha dado continuas pruebas don Buenaventura Moreno en su conducta para con la mayor parte de los capitanes de buques de transporte, tan ignorantes como poco subordinados en una navegación de un mes, en la cual hemos experimentado por los vientos contrarios y calmas todos los inconvenientes que trae consigo la mar, sin que hayan impedido llegar juntos y con el mismo buen orden que salimos de Cádiz. Todo lo que toca a la Marina se ha ejecutado con la misma inteligencia, acierto y precisión en el desembarco y se refleja sobre las dificultades en el de Alcaufar a los extraordinarios esfuerzos de sus jefes y de don Baltasar de Sesma que expuso su persona y buques a los mayores riesgos para lograr el fin. En sus Memorias consta que Moreno era diestro y valiente (25). También hay elogiosas refe-

(24) Ms. A. H. N., 4.230, Est. y R. A. H. Copia.

(25) Louis de Bertón des Balbes de Quiers, *Memoires militaires*, París 1791, núm. LXVI.

rencias en la literatura de la época publicadas e inéditas. Por ejemplo, en una obra teatral (26) decía el personaje que representaba a Cagigal:

El comandante de mar
don Buenaventura, viendo
que los ingleses echaron
a fondo (con vano intento)
varios buques junto al fuerte
de San Felipe, creyendo
poder impedir la entrada
y salida de los nuestros
del puerto, ha fortificado
el arsenal, disponiendo
la batería flotante

o cadena, que ha compuesto
de otros de guerra, corsarios
que aprehendió al inglés haciendo
en tierra otra batería
con que poder ofenderlos
de más de ciento y sesenta
cañones que les cogieron,
sin los muchos que han sacado
de los que arrojaron ellos
al mar, cuando a San Felipe
precipitados huyeron

Entre los inéditos, he aquí otro ejemplo tomado de una de las 142 octavas reales que escribió en Rávena José Orozco (27):

De la fuerza Naval los oficiales
de su parte a la acción daban el
[lleno,
rayos mil arrojando artificiales
al ronco rimbombar de cada true-
[no:

Distinguido lugar en los anales
de la nación merecerá un Moreno
y cada subalterno, que a porfía
aspiraba emular lo que veía.

Tropas y marinería convivieron la campaña en colaboración cordial, como lo hacían los mandos, incluso cuando por cuestiones orgánicas del servicio hubo alguna disparidad entre Crillón y Moreno, resolvieron ambos de acuerdo, disciplinadamente, conforme a las instrucciones para estos casos previstas, y todos, militares de tierra y de mar, a su vez se comportaron según lo ordenado con *los habitantes del país oriundos de España*, ya que *no habiendo dejado de tener nunca el corazón español de ningún modo se deberán considerar como enemigos* según queda expuesto en la instrucción antes mencionada.

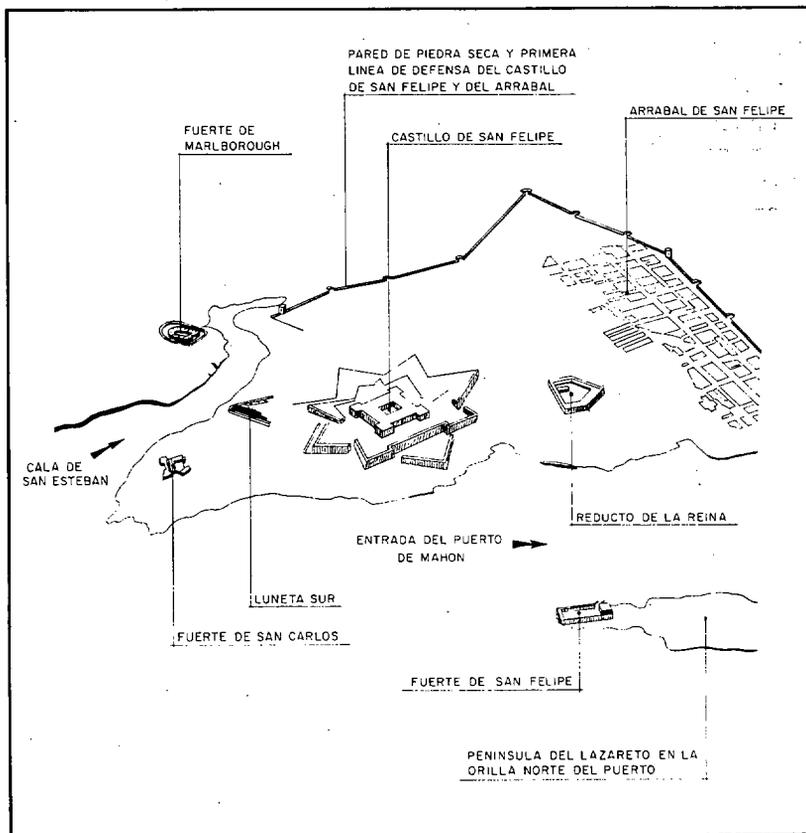
Concluido el desembarco, salvo el material pesado, tomado y protegido el arsenal, así como 53 almacenes valiosos, apresadas varias embarcaciones, hechos más de 150 prisioneros, tomados cañones, establecido el cuartel general en Mahón, acampadas las vanguardias ante el castillo, bloqueado el puerto, entrados por tierra en Ciudadela y Fornells los destacamentos de los marqueses de Avilés y Peñafiel y acatada jubilosamente la soberanía de Carlos III, *el 24 era toda la isla del*

(26) *La toma de San Felipe por las armas españolas*, comedia nueva que se representó por las dos compañías de cómicos de esta imperial villa de Madrid y por su orden, en obsequio del serenísimo señor conde de Artois el día 4 de agosto de 1782..., por Lorenzo Daniel y don Alonso Quadrado, Valencia, 1783.

(27) Ms. R. A. H. 9/2.598. *Conquista de Menorca*. 142 estrofas del poema épico panegírico al excmo. sr. duque de Crillón..., por don Joseph Orozco, presbítero, núm. 94. Ravena, año 1782.

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA

rey de España, excepto el fuerte de San Felipe (28). En la noche de tal fecha terminó la Real Armada la primera fase de su campaña en Menorca con la proeza de sacar dos bergantines (antes se había sacado otro) abandonados en la embocadura del puerto, en el glacis del castillo, recogiénolos Salazar, Liniers, Tavern, Bullón con un oficial del



Castillo de San Felipe, según maqueta del Museo Militar de Menorca, con explicación topográfica.

Ejército, ocho granaderos, carpinteros de ribera, marineros y un edecán a bordo de tres lanchas y bajo tiroteo de fusilería. De esta manera pasó la Armada a la segunda fase de su campaña en Menorca por un período de dos meses, hasta la llegada de tropas francesas, en menor número, y otro de casi tres y medio hasta la rendición del castillo. Períodos de actuación incesante para organizar marítimamente la isla; vigilar las costas y proseguir el bloqueo; realizar apresamientos; trans-

(28) Véase nota 24.

portar prisioneros ingleses y familias para su repatriación; convoyar transportes de nuevas tropas, artillería, víveres, ganado y mercancías; perseguir a los corsarios argelinos; participar con el Ejército en las baterías del asedio al castillo de San Felipe y, ulteriormente, poner a flote los buques ingleses hundidos que cerraban el puerto. Mas el tratar de todo esto rebasa la finalidad del estudio presente y queda para otra ocasión.

Así fue la expedición de mar de la Real Armada a Menorca en 1781, que hizo posible, con el Ejército, la reincorporación de la isla a la soberanía española o la reconquista, según denominación de documentos de la época antes mencionados y el testimonio de un coetáneo historiador menorquín (29). Merced a tan venturoso acaecimiento fue confirmada tal soberanía por la paz de Versalles en 1783 y reafirmada en 1802 por la de Amiens.

(29) Mss. R. A. H. 9/5.476, Juan Ramis y Ramis, Resumen topográfico e histórico de Menorca, 1787, f. 127: *la gloriosa reconquista de Menorca en 1781... y del castillo de San Felipe en 4 de febrero de 1782.*

EL CONVOY Y EL DESEMBARCO ESPAÑOL DE 1781 EN MENORCA

APENDICE PRIMERO

Embarcaciones mercantes fletadas por la Real Armada, relacionadas por orden numérico (*).

N.º	Clase	Nombre, nación y capitán	Tns.	Tropa	Ofs.
1	Fragata	<i>La Diligente</i> , España, don Fco. Larrañaga.	209	117	6
2	"	<i>N.ª S.ª de Belén</i> , España, don Juan Vázquez	250	185	8
3	"	<i>N.ª S.ª de los Dolores</i> , Portugal, S. Vasconcelos	182	112	3
4	"	<i>La Constanza</i> , Holanda, J. Evers	224	77	4
5	Urca	<i>La Navegación</i> , Holanda, Veret Gerit	328	219	8
6	"	<i>Jacobo y Antonia</i> , Holanda, Rudens de Ruiter	400	246	8
7	"	<i>Neptuno</i> , Holanda, Cornelio Cray	229	186	7
8	"	<i>La Libertad</i> , Holanda, Pedro Tortell	271	222	6
9	Fragata	<i>La Verónica</i> , España, Andrés Perea	177	121	7
10	"	<i>San Francisco de Paula</i> , Génova, L. Nocchialia	293	251	10
11	"	<i>Pedro O-Rnskotd</i> , Suecia, Gustavo Berg.	372	189	12
12	"	<i>La Duquesa</i> , Suecia, S. E. Forstron	346	209	8
13	Paquebot	<i>Ana Luisa</i> , Suecia, E. Asklund	242	157	7
14	Bergantín	<i>Las Armas de Sumsull</i> , Suecia, N. Veterflén	210	163	8
15	Fragata	<i>La Concepción</i> , Génova, P. Franco Penco.	294	205	7
16	"	<i>La Fortuna</i> , Génova, Pco. Corobo	188	112	6
17	Polacra	<i>San Antonio y Carmen</i> , Nápoles, Próspero Terracido	145	92	4
18	Fragata	<i>Virgo Potens</i> , Génova, J. Bta. Rafo	292	244	12
19	Polacra	<i>Virgen de Gracia</i> , Génova, Bartolomé Patrón	215	132	8
20	"	<i>Ana Susana</i> , Portugal, D. V. Pinto	298	187	11
21	"	<i>Catalina</i> , España, Pablo Moreda	261	157	10
22	Fragata	<i>San Josef</i> , España, Angel Colombo	364	204	—
23	"	<i>La Asunción</i> , España, Pedro Colombo	235	148	8
24	Bergantín	<i>La Unión</i> , Holanda, Simón Ruisman	200	126	5
25	Fragata	<i>San Josef</i> , España, Félix Bitón	178	93	6
26	"	<i>N.ª S.ª de Rosario y la Perla</i> , España, M. Rovallo	416	225	14
27	"	<i>El Aquila Lusitana</i> , Portugal, Francisco Oliveira	215	121	8
28	"	<i>San José</i> , España, Rafael Peña	349	209	10
29	"	<i>Santa Ana</i> , Génova, Lorenzo Guillino	259	176	8
30	Polacra	<i>Concepción</i> , España, Bartolomé Rabasa	278	163	8
31	Fragata	<i>N.ª S.ª del Buen Viaje</i> , España, Francisco Angli	208	146	6
32	"	<i>Sacra Familia</i> , España, Ignacio Salvidea.	284	149	6
33	"	<i>Gibraltar</i> , España, Joaquín Castellanos	219	—	4
34	Bergantín	<i>Oliva Blanca</i> , España, Juan Fabre	153	93	6
35	Fragata	<i>Señora Juana</i> , Holanda, Cristóbal Sumac.	223	144	6
36	Paquebot	<i>Neptuno</i> , España, Antonio San Clemente.	154	104	5
37	Fragata	<i>Susana</i> , España, Francisco del Ciervo	253	188	8
38	Paquebot	<i>El Rosario</i> , España, Juan Maza	129	—	3
39	Bergantín	<i>N.ª S.ª de los Dolores</i> , España, José Aneses.	84	—	—
40	"	<i>San Joaquín</i> , España, José Ibáñez	62	—	—

J. GELLA ITURRIAGA

N.º	Clase	Nombre, nación y capitán	Tns.	Tropa	Ofs.
41	Fragata	<i>Carlota</i> , España, Joaquín García Luca ...	293	200	11
42	Saetía	<i>San Jaime</i> , España, Jaime Crual ...	140	—	—
43	Polacra	<i>Asunción</i> , España, José Santos ...	122	—	—
44	—	<i>N.ª S.ª de la Misericordia</i> , España, Juan Fons ...	102	—	—
45	Saetía	<i>Sacra Familia</i> , España, Juan Fonfort ...	118	—	—
46	Polacra	— Nápoles, Pedro Espasa ...	192	—	—
47	Fragata	<i>María Juana</i> , España, Blas Pintado ...	118	—	—
48	Polacra	— Nápoles, Pablo Rusa ...	192	—	—
49	Fragata	<i>San Francisco de Paula</i> , Génova, Jer.º Marrengo ...	220	118	6
50	Polacra	<i>Constante</i> , Génova, Lázaro Madera ...	185	174	4
51	Fragata	<i>Asunción</i> , Toscana ...	—	—	—
52	"	<i>Piedad</i> , España, Miguel Huet ...	286	183	11
53	Urca	<i>Joven Juana</i> , Holanda, Andrés Tanis ...	285	—	—
54	Fragata	<i>Resolución</i> , Suecia, Asel Gabriel Avere ...	228	155	6
55	"	<i>Santa Ana</i> , Génova, Lorenzo Guillino ...	259	176	8
56	Bergantín	<i>San Antonio de Padua</i> , España, Antonio López ...	140	—	—
57	Polacra	<i>Virgen del Carmen</i> , Génova, Bernardo Dodero ...	185	112	4
58	Fragata	<i>Virgen del Rosario</i> , Génova, Antonio Marrengo ...	143	106	4
59	"	<i>Asunción</i> , imperial, Disma Mariano Bik.	247	169	8
60	Bergantín	<i>Tiempo Velox</i> , Holanda, Huibrand Pi-tren ...	250	131	4
61	Fragata	<i>San Josef y San Francisco de Paula</i> , im-perial, Bartolomé Milefik ...	285	212	10
62	Bergantín	<i>Sto. Cristo del Buen Viaje</i> , España, Jaime Millans ...	126	—	—
63	Fragata	<i>San Pascual</i> , "alias" Salazar, España, Fe-lix Lastra ...	402	—	—
64	"	<i>Fénix</i> , Et. Menazes ...	221	74	3
65	—	<i>Virgen del Rosario</i> ...	—	—	—
66	Paquebot	<i>Santa Catalina</i> , España, Francisco Pardo	—	—	—
67	—	<i>N.ª S.ª de la Soledad</i> , España, Juan Gua-dalupe ...	—	—	—
68	Pingüe	<i>N.ª S.ª de la Misericordia</i> , España, Martín de Noa ...	—	—	—
69	—	— Luis Maestre ...	—	—	—
70	Pingüe	<i>Jesús. María y Josef</i> , Nápoles, Jacinto Marcelo ...	—	—	—
71	Saetía	<i>Virgen de la Esperanza</i> , España, Josef Borgh ...	—	—	—
72	—	—	—	—	—
73	Jabeque	<i>Mallorquín</i> , España, Francisco Capus ...	—	—	—
74	—	<i>Ibicenco</i> , España ...	—	—	—
75	—	—	—	—	—

(*) *El resumen* y las diferencias observadas en los dos manuscritos utilizados para hacer esta relación pueden verse en la parte II del texto.

A P E N D I C E S E G U N D O

Estado de la escuadra expedicionaria: número, clase, nombres y porte de los buques, con los nombres y empleos de sus comandantes y los lugares de incorporación en el convoy (*).

N.º	Clase	Nombres	Porte	Comandantes (nombres y empleos)	Incorporación
2	Navíos	<i>San Pascual</i>	70	D. Luis Francisco Varona, capitán de navío.	Cádiz.
		<i>Atlante</i>	70	D. Diego Quevedo, capitán de navío.	Cádiz.
4	Fragatas	<i>N.ª S.ª del Rosario</i> ...	34	D. Baltasar de Sesma, capitán de fragata.	La Subida (Cartagena).
		<i>Santa Rufina</i>	34	D. Pedro Cañaver, capitán de fragata.	Cádiz.
		<i>Juno</i>	32	D. Antonio Ramón de Ortega, capitán de navío.	Cádiz.
		<i>Santa Gertrudis</i>	28	D. Anibal Casoni, capitán de fragata.	La Subida (Cartagena).
6	Jabeques	<i>Mallorquín</i>	34	D. Nicolás de Estrada, teniente de navío.	La Subida (Cartagena).
		<i>Lebrél</i>	32	D. Joaquín de Zayas, capitán de fragata.	Mar balear (Mallorca).
		<i>Gamo</i>	30	D. Marcos Fonguion, teniente de navío.	La Subida (Cartagena).
		<i>San Luis Beltrán</i>	26	D. Federico Gravina, teniente de navío.	Mar balear (Mallorca).
		<i>Carmen</i>	14	D. Onofre Barceló, alférez de navío.	La Subida (Cartagena).
		<i>Fortuna</i>	10	D. Juan Bautista Donal, alférez de navío.	La Subida (Cartagena).
3	Balandras	<i>Paloma</i>	16	D. José Lorenzo de Goicoechea, teniente de navío.	Cádiz.
		<i>Amistad</i>	14	D. Lorenzo Mendoza Moscoso, alférez de navío.	Cádiz.
		<i>Carlota</i>	14	D. Andrés de Valencia, alférez de fragata.	La Subida (Cartagena).
2	Bombardas	<i>Santa Casilda</i>	8	D. Juan María Lasqueti, teniente de navío.	Cádiz.
		<i>Santa Eulalia</i>	8	D. Antonio de Torres, teniente de navío.	Cádiz.
2	Brulotes	<i>Gertrudis-Magdalena</i> .	6	D. Benito Vilán, teniente de fragata.	Cádiz.
		<i>Santa Eulalia</i>	6	D. Andrés Castel, alférez de fragata.	Cádiz.
2	Galeotas	<i>Concepción</i>	3	D. Antonio Barrientos Rato, teniente de fragata.	Mar balear (Mallorca).
		<i>San Antonio</i>	3	D. Antonio de Aguirre Villalva, alférez de navío.	Mar balear (Mallorca).
6	Gabarras	Cada una con 2 cañones de a 12. Mandadas por 6 contramaestres.			La Subida (Cartagena).

RESUMEN: 27 buques de la Real Armada (2 navíos, 4 fragatas, 6 jabeques, 3 balandras, 2 bombardas, 2 brulotes, 2 galeotas y 6 gabarras), con 504 cañones, mandados por 2 capitanes de navío, 5 capitanes de fragata, 1 teniente de fragata, 6 tenientes de navío, 5 alféreces de navío, 2 tenientes de fragata y 6 contramaestres. De los buques referidos 10 salieron de Cádiz con el convoy, 13 se incorporaron a éste en la Subida (Cartagena) y 4 por el mar balear (Mallorca).

(*) Según datos de varios manuscritos de A. H. N., A. G. S. y Bazán M. N., citados en el texto.

APENDICE TERCERO

ORDEN DE CONVOY PREVIO AL DESEMBARCO (*)

SAN PASCUAL

(NAVIO)

PALOMA
(BALANDRA)

4 barcos
comercio Cádiz 73

MALLORQUIN
(JABEQUE)

1ª DIVISION 2ª DIVISION

CARLOTA
(BALANDRA)

6	26	28	19
11	35	54	21
13	36	5	30
27	49	7	50
32	4	18	57
41	64	29	61
1	59	31	15
8	2	55	20
10	9	58	34
23	12	3	37
25	14	17	52
	16		

AMISTAD
(BALANDRA)

FORTUNA
(JABEQUE)

CARMEN
(JABEQUE)

ROSARIO
(FRAGATA)

GABARRA

GABARRA

GABARRA

JUNO
(FRAGATA)

GABARRA

GABARRA

GABARRA

GERTRUDIS
(BRULOTE)

SANTA EULALIA
(BRULOTE)

SANTA RUFINA NO AFECTA A DIVISION
(FRAGATA)

LEBREL
(JABEQUE)

SAN LUIS
(JABEQUE)

CONCEPCION
(GALEOTA)

SAN ANTONIO
(GALEOTA)

3ª DIVISION 4ª DIVISION

51	39	44	60
24	40	45	62
33	42	47	63
38	43	56	64
69	22	53	65
70	68	67	66
46	71	72	68 (**)
	74	75	

SANTA CASILDA
(BOMBARDA)

SANTA EULALIA
(BOMBARDA)

GAMO
(JABEQUE)

SANTA GERTRUDIS
(FRAGATA)

ATLANTE
(NAVIO)

(*).- VEASE EL TEXTO, PARTE II.

(**).- EL 68, DUPLICADO (DIVISIONES 3ª Y 4ª) COMPENSA LA OMISION DEL 48. EL 64 (1ª-4ª) SOBRA UNO.