



XVI.

PÉRDIDA DE BARCELONA.

1689-1697.

Segundo matrimonio de D. Carlos II con María Ana de Neuburg.—Dificultades para la venida de esta señora á España.—Embarca en navio inglés.—La escoltan la escuadra de esta nación y la de Holanda.—Travesía molesta.—Desembarca en Ferrol.—Pasan las escuadras aliadas á Cádiz.—Incidentes.—Bombardean los franceses á Barcelona y Alicante.—Sale á su encuentro la Armada del conde de Aguilar.—Se retiran.—Presas que les hacen.—Ocurrencias varias.—Tratado con Inglaterra.—Desastre de la Armada francesa.—Combates y naufragios.—Rendición de Rosas, Palamós y Barcelona.—Paz de Riswick.

EL día 15 de Mayo de 1689 se publicó en Madrid el concierto de segundo matrimonio del rey D. Carlos con María Ana, hija de Federico Guillermo, duque de Neuburg elector palatino, hermana de la Emperatriz y de la Reina de Portugal, á tiempo que Luis XIV de Francia había roto las hostilidades en Alemania, Flandes, Italia, Cataluña é Irlanda, contra los firmantes de la liga de Augsburgo. El 28 de Agosto siguiente se celebraron los esponsales en la misma ciudad de Neuburg, dando principio á los preparativos de viaje de la señora, que ofrecía un mundo de dificultades. La situación de España distaba mucho de la que tenía al poner á disposición de las Margaritas de Austria armadas que pudieran hacer frente á las de Inglaterra, Francia y Bretaña en los caminos del Océano, ó á las galeras que juntaran los enemigos en el Mediterráneo. Al presente se ocupaban los bajeles de esta especie, que eran



escasos y mal acondicionados, en conducir tropas á Barcelona, y los de alto bordo en asegurar las flotas de Indias, servicio de principal importancia, para el que eran pocos. ¿Cómo había de exponerse en ellos á la Princesa á las contingencias de la travesía?

Por dura que fuera la confesión de impotencia, hubo de hacerse á las naciones aliadas, solicitando el auxilio de sus escuadras, acordado sí, más no puesto en práctica en seguida, en razón á tener Francia por entonces en las inmediaciones del canal de la Mancha 62 navios de guerra y 30 de fuego.

Doña María Ana se había trasladado desde el mes de Septiembre al puerto de Flesinga, donde estaba surta la Armada holandesa y adonde había de concurrir la de Inglaterra. Creyendo fuese breve la espera, había rehusado el alojamiento que la ofreció la ciudad, permaneciendo abordo del *yacht*, en que bajó por el río, y con la interinidad fué pasando el invierno con crudeza extremada: hielos, nieblas, temporales, lluvias, se sucedían con intervalos, en que las cartas de la Gran Bretaña iban templando la impaciencia con anuncios repetidos de aparición de los navios.

Hízola el dól almirante Russel, que había de regir la fuerza reunida, á fines de Diciembre, pero todavía transcurrió un mes antes de salir del puerto de Flesinga el *yacht* y de pasar al de las Dunas, punto de reunión de la escuadra inglesa:

Un gentilhomme de cámara de la Reina, que no debía tener mucho en qué ocuparse por entonces, tomó el cargo de cronista de la expedición, redactando diario de ocurrencias, en que anotó muchas que no hubieran llamado su atención á estar familiarizado con la vida de mar, y que, por fortuna nos ha conservado¹. Dice, pues, al comienzo, que cuando el

¹ Forma este diario un tomito en 8.º, impreso en Bruselas, en 1691, con título *Journal de voyage de reine depuis Neubourg jusqu'a Madrid*. La dedicatoria al Gobernador general de Flandes, marqués de Gastañaga, firma J. Leonard. De este libro me servi, al escribir el de *Viajes regios por mar*, en 1893, entre las otras referencias que allí meciono.



yacht pasaba cerca de la capitana inglesa, la gente colocada, en las vergas, saludaba tres veces, causando novedad á doña Maria por no haber visto nunca aquella cortesía de gritos y movimiento de sombreros en la mano.

Embarcó la Reina en el navio almirante el 27 de Enero (1690), con los honores correspondientes á su rango, entre ellos salva de cien cañonazos, y dió á la vela el 30 con vientos flojos, causa de zozobra y riesgo en el Canal, por no disipar la niebla que envolvió á la escuadra. El 4 de Febrero entraron en Portsmouth, primera estación, según ha de verse.

La marina inglesa distaba todavía del modelo de perfección en orden y disciplina¹; adolecía de muchos de los defectos que ha tenido la nuestra y todas las demás, por influencia de ideas y costumbres á través de los tiempos. Á la organización definitiva se oponían, el sistema de armamentos ocasionales, considerado económico, y la tendencia á la desertión del marinero reclutado forzosamente. En el suministro de víveres ganaba más el contratista que la salud de la gente, y no bastaba la dureza del castigo para apartarla de los instintos de rapiña, desarrollados en el corso y aun en la piratería, mucho tiempo disimulada.

El cronista del viaje de la reina D.^a Ana refiere algunos de los ejemplos en que intervino la Señora, templando la severidad de la ordenanza que el Almirante se veía obligado á aplicar. Ahorcábanse en los penoles de las vergas á los promovedores de sedición; se penaba el hurto con determinado número de azotes, empleando disciplinas de cuerdas que tenían nudos en las puntas; por faltas del servicio había exposición á la vergüenza y á la intemperie más ó menos días, con el siguiente procedimiento: amarrábanse las manos del culpable á la espalda con una piola, que se pasaba por el cuello y por debajo de las rodillas, apretándola hasta que la cabeza quedaba sobre éstas, y así estaba sentado en la cu-

¹ Véase en el Apéndice núm. 1 de este capítulo el cuadro trazado por lord Macaulay.



bierta el tiempo señalado. En lo ordinario, el palo y el rebenque prevenían la morosidad en las maniobras, lo mismo que en los buques de guerra de otras naciones.

No deja el cronista de decir, en cambio, que tenían los marineros distracciones y esparcimientos, entre ellos una lucha en que, asidos del cuerpo, daban golpes con los pies en las corvas del contrario hasta derribarle. La diversión más animada, por la parte que tomaba la gente de popa, consistía en riñas de gallos, preparados al efecto los animales sin plumas en el cuello, las crestas cortadas y afilados los espolones.

Por ser pocos ó malos los víveres, tuvo que reponerlos la escuadra en Porstmouth, empleando en la operación desde el 4 de Febrero hasta el 2 de Marzo, y aunque este día se disparó cañonazo de leva y la escuadra se puso á la vela, más que marcha se trató de hacer ensayo y llamada á los bajeles mercantes surtos en puertos inmediatos esperando proporción de convoy. En la mar se formaron las divisiones, distribuyendo la gente en los puestos á que había de acudir en combate. Á los cañones gruesos, observa el cronista, se destinaron ocho hombres; seis á otros; cuatro á los menores. Se recogieron las camas, subiéndolas á la cubierta y formando con ellas parapetos para la mosquetería; hicieronse señas con trompetas y timbales, y entre otras precauciones que el escritor no comprendía, fondearon y levaron varias veces los navíos, en los días sucesivos, no sin alguno que otro choque ligero de unos á otros, ya llevados por la fuerza de la marea ó del viento. En una de las salidas pasaron al puerto de Torbay, del que se hizo la definitiva el 17 de Marzo, en número de 536 velas. Las 40 de guerra componían tres escuadras, en esta forma:

VANGUARDIA.—ESCUADRA ROJA.

VICEALMIRANTE KILLEGREW.

Navíos.	Cañones.
<i>Esperanza</i>	70
<i>Castillo Nuevo</i>	52
<i>Saphire</i>	36



PÉRDIDA DE BARCELONA.

Navios.	Cañones.
<i>Burford</i>	70
<i>Resolution</i> (Insignia).....	70
<i>Oxford</i>	52
<i>Greenwich</i>	52
<i>Plimouth</i>	60
<i>Expedition</i>	70
<i>Santiago de Victoria</i> (de Ostende).....	52
<i>L'Heuse retour</i>	52
<i>Suffolk</i>	70

El almirante Russel, general en jefe, navegaba en el centro, conduciendo á S. M.: llevaba inmediatos dos navios de fuego, y el suyo era el nombrado *Duc*, de 92 cañones.

CENTRO.—ESCUADRA AZUL.

VICEALMIRANTE ASPI.

Navios.	Cañones.
<i>Portland</i>	50
<i>Defport</i>	52
<i>Rubert</i>	66
<i>Tygre</i>	52
<i>Aigle</i>	70
<i>Berwick</i> (Insignia).....	70
<i>Moutaigu</i>	66
<i>Faucon</i>	50
<i>Northumberland</i>	70

RETAGUARDIA.—ESCUADRA HOLANDESA.

<i>Ridderschap</i>	60
<i>Wapen van Hoorn</i>	52
<i>Noort Hollandt</i> (Insignia).....	70
<i>Hollandt</i>	70
<i>Elvout</i>	52
<i>Schalershoef</i>	46
<i>Gelderlandt</i> (Insignia).....	72
<i>Amsterdam</i>	64
<i>Gaesterlandt</i>	52
<i>Vlaerding</i>	46
<i>Veere</i>	60
<i>Zierig-Zee</i>	62
<i>De Urede</i>	52
<i>Vryheyt</i>	72
Dos navios de fuego.	



Cincuenta de los bajeles mercantes, no comprendidos en la lista de escuadras, estaban armados con 24 á 40 cañones, y muchos otros con 10 á 20.

El navío real *Duc*, considerado de segunda clase por no montar más que 92 piezas de artillería, medía 180 pies de eslora, 46 de manga y 22 de calado; la tripulación ascendía á 800 hombres, á más de los cuales embarcaron 300 de transporte, contaba la comitiva de la Reina, y se alojaron en los cuatro *pisos* o cubiertas de la nave.

En el de abajo (primera batería) estaba la caña del timón en sitio que llaman *Santa Bárbara*; servía de alojamiento á los oficiales y de depósito de armas de todas clases, muy limpias y bien colocadas: en ambos costados seguían hasta proa los cañones de mayor calibre, que eran de hierro fundido.

En el otro *piso* (segunda batería) estaba la entrada y salida del navío (el portazon); los cañones eran más pequeños que los de abajo; á popa, la cámara del Almirante; á proa, la cocina y máquina de levar anclas.

En el tercero (tercera batería, de artillería todavía menor) se hallaba instalada la cámara de S. M. la Reina, compuesta de tres aposentos, cámara tal, comedor y sala de audiencia. Estaban los tabiques (mamparos) brillantemente barnizados; en las puertas y ventanas había cortinas de terciopelo carmesí con fleco de oro, y de lo mismo eran los cojines de los taburetes y sillón. La mesa y escritorio de maderas raras muy bien esculpidas, competando el adorno un hermoso espejo y once cornamusas ó grandes candelabros de plata, fijos en en los costados. También era de plata un magnífico brasero, tan grande, que tenían que levantarlo cuatro hombres. En el aposento de dormir estaba rica cama bordada de oro, con cortinaje de terciopelo, otros muebles y objetos necesarios.

Pareciendo ocioso al cronista mentar los muchos adornos que así dentro como fuera tenía el *Duc*, acaba la descripción con el cuarto piso (cubierta alta), diciendo únicamente que era sitio muy agradable para pasear en buen tiempo y que allí estaba la cámara del Gran Maestre que acompañaba á S. M. En otro lugar expresa que el adorno del navío



costó 400.000 escudos, y cita entre los muebles de la cámara real un clavicordio que solía tocar D.^a María Ana, aunque no en la mar, pues casi siempre guardó cama, fatigada del mareo.

En su excusa debe decirse que la travesía no tuvo nada de agradable, ya por los malos tiempos, ya por la poca vela que exigía la marcha lenta de tantas naves, en su mayor parte pesadas, ya también por incidentes que impresionaran á toda señora. Uno de los descubridores señaló la vista de la armada enemiga, ocasionando un zafarrancho de combate que fué innecesario, pero que pudiera haber ofrecido á S. M. un espectáculo imponente, porque el mismo día que empezó á navegar esta flota, 17 de Marzo, salieron de Brest 40 navíos franceses conduciendo 6.000 hombres de ejército para Irlanda ¹, y debieron cruzar su derrota con la de los aliados.

Tras esta falsa alarma la hubo muy seria, porque al sacar cerveza de la despensa, dejó el mozo caer la vela encendida, que prendió en un montón de heno. El humo se hizo tan denso que no podían bajar los marineros sin riesgo de asfixia, y urgía el remedio por estar el fuego inmediato á la pólvora.

De las demás observaciones escritas por el gentilhomme de la Reina, no queda más que una que interesa al marino. «De dos en dos horas, dice, echaban al agua cierto instrumento llamado *lague* ², por el cual sabían lo que andaba el navío en una hora.»

Avistada la costa de España sin encuentro de enemigos, hizo el Almirante señal de separación, partiendo los grupos del convoy por distintos rumbos con menor escolta. El *Duc*, esperado en Santander, donde se habían hecho preparativos de recepción ³, se dirigió á la Coruña forzado por el temporal borrascoso, en términos de tener que embocar la ría de Ferrol con riesgo. Con decir que en tan seguro puerto garró la nave real varando en los bajos, y que otras tres se aborda-

¹ Mr. Guérin, t. :II.

² Quería decir *log*. corredera.

³ Colección Sans de Barutell, art. 4.^o, núm. 1.663.



ron haciéndose averías, se formará idea de las circunstancias en que arribaba D.^a María Ana ¹.

Desde el 27 de Marzo que dejaron caer las anclas, deliberaron en tierra las autoridades acerca de la manera de acabar con las molestias sufridas por S. M., llegando á decidir la compostura ó reparo de lo más malo, siquiera, del camino de tierra, con tal que pudiera pasar una litera. Así lo hicieron en diez días, de modo que el 6 de Abril pudo desembarcar la Reina en Mugaridos é ir á pasar la noche en Puente de Eume; el 8 llegó á la Coruña, y por burla de la suerte lo hicieron casi al mismo tiempo los navíos, favorecidos por el cambio del viento, llegando con oportunidad para alegrar la fiesta con el ruido de los cañones.

Mientras esta comisión honorífica llenaba el almirante Russel, su subordinado Killigrew, en compañía de los almirantes holandeses Allemonde y Evertzen, condujo al estrecho de Gibraltar el gran convoy del Mediterráneo, haciendo escala en Cádiz. En el puerto embarcaron 1.400 hombres de infantería española, continuando con ellos la navegación, entrado el mes de Abril. A vista de Tetuán dieron caza á dos navíos franceses, uno de los cuales escapó arbolando bandera argelina; el otro fué apresado. Pocos días después tuvieron escaramuza con escuadra del almirante francés Château-Regnault, al que tomaron tres bajales, de 30, 24 y 12 cañones, llevándolos á Gibraltar ²; sin embargo, los escritores franceses que mencionan el encuentro, que no son todos, diéronlo por victorioso ³.

Por entonces se ajustó tratado de alianza entre el emperador Leopoldo y el duque de Saboya, Víctor Amadeo II, contra los franceses, insertando entre las cláusulas la de que una

¹ Memorial de servicios de D. Gregorio de Castro Figueroa. Impreso en dos hojas, folio. Academia de la Historia, *Colección de Jesuitas*, t. LXXXIII, núm. 4.

² *Gaceta Española de Amsterdam* de 5 de Junio.

³ El historiador inglés Campbell, parodiando nuestro proverbio «El que no se contenta es porque no quiere», escribe con este motivo: «Such flourishes are so natural to these authors, that, after a very instances, I shall content myself with a bare relation of them, and leave their credit to the candid consideration of every impartial reader.»



armada española cruzaría sobre las costas de Provenza para seguridad del Condado de Niza ¹; compromiso de difícil cumplimiento. Mientras las escuadras de Francia tuvieron que hacer en el canal de la Mancha se mantuvo el duque de Veragua sobre el lugar indicado, haciendo algún daño con las galeras en el Rosellón ²; cuando aquellas escuadras volvieron al Mediterráneo se vió en la necesidad de retirarse á Cataluña en actitud defensiva.

Iba á empezar con actividad la campaña contra nuestro país, buscando en él Luis XIV compensación al fracaso de la de Irlanda, y dinero sobre todo, y para ello ordenó á los almirantes Château-Regnault y Nesmond cruzaran al Oeste de las Sorlingas y cabo de San Vicente á la espera de las flotas de Indias ³. En Levante, el conde d'Estrées tomó á Niza y bombardeó á Oneglia como preliminares, antes de presentarse ante Barcelona para cumplir las siguientes instrucciones ⁴:

«Había de arrojar sobre la ciudad el número de bombas que creyera bastante para hacer palpable el poderío de S. M. con el daño que recibieran.

»No era probable que siendo residencia de Virrey y teniendo fuerte guarnición de tropa quisiera dicha ciudad rescatar su ruina con una contribución; sin embargo, conocido el espíritu de sedición latente en el pueblo, si por el temor ó por el efecto de las bombas, ó por la sola presencia de la escuadra, consiguiera el Conde estimular á los habitantes á alzarse contra el Rey de España no debía titubear en auxiliarlos y en hacer lo posible para quitar al enemigo una población tan importante, obrando de acuerdo con el duque de Noailles, general del ejército de Cataluña.

»Desde Barcelona, cumplido el objeto, pasaría á Alicante y á Cartagena para arruinar á estas ciudades ú obligarlas á pagar gruesa contribución. Debía suponerse que siendo centros comerciales no se dejarían incendiar, prefiriendo el pago

¹ Fecha 4 de Junio. *Colección de Abreu.*

² *Colección Sans de Barutell*, art. 3.º, núm. 1.691, y art. 4.º, núm. 1.680.

³ M. Sué, t. IV, pág. 180.

⁴ Ídem id., pág. 181.



de una suma proporcionada á su riqueza, que se les obligaría á aprontar sin dilación.

»Obtenidas las contribuciones, que no debían bajar de 300 á 400.000 libras, y en el caso de quedar algunas bombas, podría el conde d'Estrées consumirlas sobre la ciudad de Mallorca antes de dar vuelta á las islas Hyères.»

Para ejecución del programa parecieron ante Barcelona 38 velas, que en los días 10 y 11 de Julio (1691) lanzaron unas 900 bombas sin que el fuego de las baterías de la ciudad les hiciera más que un muerto. La escuadra se largó el 12 sin intentar desembarco; á tierra envió proclamas exhortando al pueblo á pronunciarse contra el Rey, que nada hacía para defenderlo, y añadiendo haber suspendido el bombardeo por consideración á los habitantes de la ciudad ¹.

En Alicante fué más fiero el francés: recibida la respuesta que es de suponer á la intimación de pago, comenzó la tarea destructora, arrojando más de 2.000 bombas; todas las que tenía la escuadra, con daño de que pocos edificios se libraron, fuera por efecto directo de los proyectiles ó por el incendio que por todas partes iniciaron. Tal fué el resultado en cinco días seguidos, con sus noches, que en opinión del autor «si semejante ejemplo no intimidaba á otras ciudades, podía perderse la esperanza de obtener dinero repitiéndolo». No obstante, rechazaron los alicantinos el intento de desembarco con que los enemigos trataban de coronar la obra, rechazándolos con vigorosa resistencia.

Sabía el conde de Estrées, por informes de naves neutrales, que el de Aguilar cruzaba al Oeste con la armada del Océano, y que Tapachino se hallaba en Málaga con siete bajeles de fuerza muy inferior á la suya, por lo que no dejó de sorprenderle el aviso de sus descubridores de estar á la vista la escuadra española. Inmediatamente se puso á la vela con la suya, emprendiendo la retirada en buen orden y conservando todo el material, si se da crédito á su palabra; huyendo á vela y remo con abandono de la anclas y pérdida de un

¹ Don Victor Balaguer, *Historia de Cataluña*, t. VIII, pág. 243.



navío de 34 cañones, otro de 22 y un tercero menor, que se le apresaron en la retaguardia, si se prefieren las versiones españolas.

Comparadas unas y otras con crítica desapasionada, se advierte que el conde de Aguilar, obedeciendo las órdenes del Gobierno, unido á su armada la escuadra de Píspachino, y hallándose con fuerza superior dió caza á la de Francia desde el día 29 de Julio con poca actividad ó deseo de llegar á las manos; porque embarazando la marcha de los enemigos las bombardas, los transportes, y aun las galeras, debió alcanzarlos y ponerlos en la necesidad de sacrificar el convoy, cuando menos. Hay que descartar de las relaciones la exageración y el disimulo de los desaciertos, y haciéndolo, resulta evidente la superioridad marinera del conde de Estrées al emprender la retirada en lance comprometido ¹.

Por consecuencia de la desaparición de la escuadra se apresaron en Guardamar dos galeras francesas; en el río de Tetuán tres fragatas que conducían pertrechos y 12.000 pesos en dinero para los moros ², y en aguas de Toscana un bajel de guerra de 20 cañones y tres menores, haciendo ver el duque de Nájera que aún eran de provecho las galeras de su cargo ³.

¹ En el Apéndice núm. 2 de este capítulo traduzco la Memoria del Almirante francés, en la que algunos puntos son de sospechosa veracidad. De nuestra parte hay relación impresa y otra manuscrita, al parecer de personas de la comitiva del Conde de Aguilar. (Biblioteca Nacional, Cc. 51.) Cuéntase en ésta que al llegar sobre Cartagena, empezaron á oír el estruendo de las bombardas; que en orden de batalla llegaron á la altura de Alicante, dondè con Salve cantada se arboló el estandarte, pidiendo victoria al Crucifijo y á Nuestra Señora de la Concepción, allí pintados; que la gente tiraba al aire los sombreros de contento, viéndose huir á los franceses, que habían picado los cables y se hacían remolcar de las galeras, yendo en desorden y escapando á cual más podía. Componíase de 16 bajeles, 26 galeras, pontones, bombardas y otras embarcaciones hasta el total de 56. La española llevaba 20 bajeles grandes y menores. Se mantuvo la caza hasta llegar sobre Barcelona, apresando un navío de 32 cañones y otro menor, rezagados. En la *Colección Sans de Barutell*, artículos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º, se conservan las órdenes de reunión y salida de la armada en persecución del enemigo, con encargo de buscarlo y pelear con él.

² Biblioteca Nacional. *Avisos impresos*.

³ *Memorial del Duque de Nájera*. Ms. de la Academia de la Historia, *Colección Salazar*, K. 24, fol. 115.



Más pobre en sucesos de mar el año siguiente (1692), apenas habría cosa que referir de él, á no suplir el silencio de nuestros documentos el historiador enemigo entusiasta, tantas veces aludido. Copio, pues, una vez más de sus interesantes relatos el de ocurrencia de la armada del Océano al cruzar, como de ordinario, en guarda de los galeones de Indias:

«Una escuadra de trece navíos que en el mes de Octubre volvía desde el Océano al Mediterráneo al mando de Flacourt, inspiró tal pánico á toda una gran armada regida por el vicealmirante de Aguilar, que no osando esperar en la especie de fuga emprendida, prefirió abandonar uno de los navíos, *la Notre-Dame de la Tocha*, de 58 cañones, del que *le Constant*, capitán de Chavigni, se hizo dueño en combate de una hora. El capitán español *Don Ponce de León* había muerto de bala de cañón, y el buque quedó tan mal parado que fué preciso incendiarlo ¹.»

En cambio omite, y con él los demás historiadores náuticos de su nación, un incidente bastante obscuro en los papeles que yo he visto. Parece que cuatro bajeles recién carenados en Guipúzcoa, navegando juntos, hacia Cádiz, combatieron sobre cabo Finisterre con fuerza superior de franceses, y se perdió el nombrado *San Juan*, de modo que el Consejo de guerra juzgó poco digno, si no deshonoroso ².

¹ Mr. Guérin, t. iv, pág. 8.

² Aluden al combate y pérdida los documentos de la *Colección Sans de Baruteu*, artículo 3.º, números 1.790 y 1.795. Otro, extractado en la *Colección de D. Juan Antonio Enriquez*, dice: Suspensión y prisión de los capitanes de los bajeles *San Lorenzo*, *San Carlos* y *Santo Tomás*, y que se les forme causa por la pérdida del nombrado *San Juan* en el combate con los franceses el 5 de Agosto de 1682 en el cabo Finisterre, siendo prevención que concluida dicha causa, sentenció el Auditor que se diese garrote á D. José Garao, capitán del navío *San Carlos*; privación de empleo y seis años de presidio en Mazalquivir, al del *San Lorenzo*, D. Alonso Fernández de Córdoba, y suspensión de empleo y destino por diez años al del *Santo Tomás*, D. Melendo Suárez de Miranda, y diez años de presidio á los pilotos del *San Lorenzo*, Pedro y Mateo del Mello; y llevada la causa en apelación al Consejo de Guerra, se puso á Garao la pena de privación de su puesto y de otro cualquiera militar en mar ó tierra y se absolvió á los demás en 28 de Junio de 1694; y en 13 de Septiembre de 1700, hizo el Rey la gracia á dicho Garao de que se le quitase la nota que tenia.



Del lamentable estado á que llegaba la marina española, ofrece otro dato la composición de una escuadra improvisada para conducir tropas, haciendo escalas en Rosas, Génova y Nápoles. Era de ocho bajeles de guerra de las armadas del Océano y Flandes; dos de fuego, un patache, un buque hospital, un pingue, una saetia y una tartana. El almirante D. Pedro Corbete logró con esta rara mezcla de embarcaciones cumplir su comisión, esquivando el encuentro de la escuadra francesa, que le perseguía ¹.

Basta el hecho para explicar el tratado que se firmó en la Haya el 31 de Octubre, conviniendo en la unión de las armadas de SS. MM. Católica y Británica en el Mediterráneo, en la inteligencia de que la primera aprontaría 16 navíos de guerra de á 60 cañones, 4 de fuego y 25 galeras; y la segunda, 16 navíos del mismo ó mayor porte y 4 de fuego. Por cláusula especial se convino en que no habría ceremonia de saludos ².

La fortuna se mostró enojada con Luis XIV este año, descargando sobre una de sus escuadras (la que gobernaba Victor d'Estrées) furiosa tormenta que la desarboló y puso en grave peligro en el estrecho de Gibraltar. Dos navíos se hicieron pedazos en la costa de Ceuta, quedando la tripulación que se salvó, prisionera en la plaza. Los demás no pudieron juntarse con las otras escuadras del Océano guiadas por Tourville, que iban á reñir con las de nuestros aliados, ingleses y holandeses, una de las batallas célebres de la historia. Encontráronse el 29 de Mayo á la vista del cabo la Hogue con fuerzas desiguales; abrumadoras por parte de las que obedecían á Guillermo de Orange, resultando desastre en que fueron incendiados 15 de los mejores navíos franceses ³.

Corriendo el año 1693, proyectó el Gobierno francés ven-

¹ Colección Sans de Barutell, art. 4.º

² Colección de Abreu.

³ Como medicación aplicada á la vanidad de Luis XIV se publicó entonces un folleto bilingüe, titulado: *Nouveau voyage de la flote de France à la rade des Enfers, sous la conduite de l'amiral Tourville, adressé à milord Russel, amiral d'Angleterre, et à M. de Almonde, amiral d'Hollande.*



gar la derrota de la Hogue descaigando un golpe sensible contra el comercio de Inglaterra y Holanda. Tenía averiguación de estarse disponiendo un convoy para el Mediterráneo, tan crecido é importante como el que vino con la Reina de España, igualmente escoltado por escuadras de las dos naciones. Adoptó con gran reserva sus medidas, mandando concurrir sobre la costa de Portugal á las suyas de Brest y Tolón, y en el mes de Mayo se juntaron á las órdenes de Tourville y del conde d'Estrées más de 100 navíos de línea, es decir, de 50 cañones arriba, con número proporcionado de fragatas, pataches y *brulotes*. Cuando el convoy denominado de Smyrna se acercó al cabo de San Vicente, lo empujó hacia tierra aquella armada, sin que la defensa de la escolta le valiera: y vióse algo parecido á lo que ocurre cuando de improviso cae sobre un rebaño manada de lobos hambrientos: un horror. De poco servía á los mercantes dispersos la huida en todas direcciones; alcanzábales la tea de los perseguidores, empeñados, no tanto en aprovechar como en destruir la riqueza representada por el inmenso cargamento de mercancías.

El cómputo de la función de que fué teatro el horizonte de Lagos el 28 de Junio, arrojaba suma de 45 naves de guerra ó mercantes incendiadas y de 27 presas, suma que Tourville trataba de elevar destacando bajeles por secciones en persecución de los fugitivos. Contra los que se refugiaron en la bahía de Cádiz fué el mismo; eran 19, mas los halló defendidos por la plaza en forma que no le pareció prudente retar ¹. En la bahía próxima de Gibraltar estaban menos resguardados un navío de guerra holandés y nueve del comercio, ingleses, que pudo destruir ². En Málaga envió atento recado al Gobernador ofreciendo no hacer el menor daño á la ciudad si no amparaba á los cinco fondeados en el puerto, y habiéndole respondido tener orden de protegerlos, rompió el tuego con toda la escuadra hasta que las tripulaciones de las

¹ Campbell.

² Ídem.



dichas naves las afundaron, yéndose á tierra ¹. Por rareza entraron en Cádiz en estos días, sin tropezar, con tantos enemigos, las flotas de Indias, que llegaban dispersas, desarboladas y en mala disposición por resultas de temporal ².

Imperante la armada francesa en el Mediterráneo, acometió entonces á la plaza de Rosas, que sitió por tierra el duque de Noailles, obligándola á capitular tras buena defensa, lo mismo que á Palamós, y con no menos de 93 navíos apareció ante Barcelona el 12 de Agosto, llenando de confusión á los ciudadanos con la extraña demanda á que redujo el Almirante el aparato ³.

De todas maneras iba tomando sesgo torcido la campaña en Cataluña, mucho más por dificultar el envío de recursos de resistencia la precisión de dirigirlos á los presidios de África, otra vez amenazados. Los moros de Mequinez dieron bravo asalto á Orán, en el mes de Julio, teniéndola cercada con 20.000 hombres. Al año (1694) la emprendieron con Ceuta, llegando á ponerla en grave aprieto y en la necesidad de que tomaran armas hasta los eclesiásticos.

Cuatro bajeles que á cargo de D. Diego Antonio de Velasco habían conducido á Barcelona unos pocos soldados, al dar vuelta hacia Cádiz amanecieron sobre Peñíscola entre 54 de la escuadra francesa, que los encerraron sobre la costa: no les quedaba más remedio que la entrada en alguno de los puertos inmediatos, batiéndose en retirada; intentándolo llegó uno de ellos á Vinaroz, donde embarrancó; los otros

¹ Campbell. *Colección Sans de Barutell*, art. 3.º

² La misma *Colección*, art. 4.º

³ «Envió un trompeta (escribe D. Victor Balaguer en su *Historia de Cataluña*), diciendo que de todas las plazas de las costas españolas le habían regalado los Gobernadores, y esperaba de Barcelona el mismo agasajo. Los generales que había en la ciudad fueron de parecer que debía darse gusto al francés; pero no así los concelleres, quienes dijeron que Barcelona sólo enviaba regalos de balas á sus enemigos. No obstante, se dispuso regalar al Almirante, conforme solicitaba, y de este modo se evitó, sin duda, un nuevo bombardeo.» El historiador inglés Campbell noticia que Mr. de Tourville había pedido también en Cádiz refrescos, que se facilitaron, lo cual quiere decir que proveía su mesa á costa de los enemigos; pero la presencia de la escuadra ante Barcelona obedecía á más importante objeto del servicio de su Rey; era distracción de fuerzas que ayudó al duque de Noailles á expugnar á Gerona.



tres entraron en los Alfaques y vararon asimismo, poniendo fuego á los cascos antes que entregarlos. La gente se salvó en tierra ¹.

La entrada en Cádiz de los almirantes ingleses Wheeler y Neville, y del holandés Kallemburg, llegados á favorecer nuestras operaciones en cumplimiento de los tratados, no quebrantó el rigor de la suerte tan obstinadamente adversa, que á poco, sorprendidos en el Estrecho por una borrasca, tratando de acogerse á Gibraltar, entre esta plaza y Estepo-
na, naufragaron 11 bajeles, ahogándose 409 hombres, y por más lastimoso signo zozobró la capitana, sumergiéndose con el Almirante y 550 personas más ².

Vino detrás el vencedor de la Hogue, Russel, con refuerzo que elevó la escuadra aliada al número de 88 navios de línea, sin que la armada española contribuyera á hacerla respetable con su contingente, reducido á 10 naves; cuatro de 60 cañones, de las que por las cláusulas del convenio debía aprontar; el resto menores, en estado de conservación tal, que hacía sospechar no resistieran el disparo de su propia artillería ³. Mandábanlas los almirantes Laya y Papachino, que hicieron cuanto de su buen deseo podía esperarse, disponiendo de semejantes elementos ⁴.

Bastó la entrada de las escuadras con la cifra que algunos escritores hacen subir á 136 velas, contados navios de fuego, fragatas, pataches y transportes, para que las de Francia se alejaran de Cataluña y encerraran en Tolón, dejando el mar libre. Las aliadas estuvieron en Cartagena, Baleares y Barcelona, que vió con satisfacción alejarse de sus murallas á los enemigos, volviendo á invernar en Cádiz sin acometer empresa alguna ofensiva ⁵.

¹ Ocurrió el suceso el 20 de Mayo de 1694. *Colección Sans de Barutell*, art. 4.º
Refiérela también el marqués de Villette en sus cartas.

² Campbell.—Relación ms. en la Biblioteca Nacional, H. 99.

³ Carta del almirante Russel al Rey de Inglaterra, comentada por Campbell y por Macaulay.

⁴ *Colección Sans de Barutell*, artículos 3.º, 4.º y 6.º

⁵ Consigna lord Macaulay en su *Historia del reinado de Guillermo III* que, aun estando exhausto el tesoro de España, recompensó el Gobierno el primer servicio de los aliados regalando al almirante Russel una joya que valía 20.000 libras esterlinas.



Algunas fragatas que abrieron la campaña siguiente á las órdenes del almirante Killegrew, batieron y apresaron en las costas de Sicilia á dos navios franceses de 70 y 60 cañones, no sin pelea obstinada que costó la vida al mismo Almirante ¹. Meditábanse, según parece, proyectos de transcendencia, pues vinieron de Inglaterra 4.500 soldados de infantería, 12 bombardas y material, con que se puso en movimiento la armada aliada, llegando sobre Palamós á mediados de Julio (1695) con aumento de las escuadras de galeras de Nápoles, Sicilia y Génova ². Sobre esta plaza y la de Rosas se lanzaron algunas bombas con éxito, procediendo seguidamente al asedio, para el que desembarcaron de las escuadras 4.000 ingleses y holandeses. No avanzaron, sin embargo, las otras por falsa noticia de haber salido de Tolón la escuadra francesa, recibida la cual, mandó reembarcar el almirante Russel. Cruzó algunos días sobre la costa de Provenza y dió vuelta á Cádiz.

Debe conjeturarse que la tibieza del jefe inglés, disponiendo de fuerza tan considerable sin empleo útil, obedecía á la mala impresión que le produjo el conocimiento personal de la marcha seguida en Cataluña. Según las cartas dirigidas á su Soberano, tenía allí España un ejército nominal de soldados sin paga, sin ración, sin tiendas, que careciendo de todo, ni aun útiles para atrincherarse tenían ³.

¹ Fué enterrado honrosamente en Mesina, y refiere Campbell que pudo aventurarse al enemigo porque en el momento de llegar á su costado estaba toda la tripulación de rodillas, elevando plegaria, antes de ocupar los puestos de combate, mas no quiso valerse de la ocasión, diciendo: «It is beneath the courage of the English nation to surprize their enemies in such a posture.»

² *Colección Sans de Barutell*, art. 4.º

³ Recargando quizá las sombras del cuadro, Macaulay agrega que, mezclados con los mendigos los infantes, hambrientos y haraposos, les disputaban á las puertas de los conventos la sopa y los mendrugos; pero las noticias transmitidas por Weis (*España hasta el advenimiento de los Borbones*) no hacen formar tampoco la mejor idea de la tropa. «Aquí, desde Madrid (dice), escribía el embajador de Inglaterra, no han podido juntarse 1.000 hombres de refuerzo, porque se desertan cada día tantos veteranos como reclutas traen; y cuando salga de la villa esta nueva quinta, desaparecerá más de la mitad antes de entrar en Cataluña, porque los mismos oficiales, que desean sólo salir de Madrid con lucimiento, les han prometido hacer la vista gorda cuando se vayan.» Lafuente trata del recurso ideado en la Corte, de pedir á los pueblos un soldado por cada diez vecinos, en el t. XVII, pág. 231 de su *Historia general de España*.



El hecho es que, desistiendo el Almirante de sus primitivos planes, regresó á Inglaterra, dejando en Cádiz á su subalterno Mitchel con 23 navíos, y que desde entonces fué la campaña de mal en peor, sin que el cambio de virreyes del Principado ni la llegada de un cuerpo de tropas alemanas é irlandesas, al mando del príncipe Jorge de Darmstad, detuviera los progresos del duque de Vendôme, sucesor del de Noailles en la dirección del ejército invasor. Tal cual efímera ventaja alcanzada por los somatenes en tierra; la que consiguió D. Pedro de Montemayor, capturando sobre cabo Bigut, con sus dos galeras, un convoy de 25 embarcaciones con víveres y pólvora, destinados á los enemigos ¹; la de algunas otras presas de menor importancia que hizo el cuartalbo D. Vicente de Argote (1696), poco distrajeron la atención, fija en la capital, y así el 5 de Junio (1697) llegaron á vista de la plaza 18.000 infantes y 6.000 jinetes, al mismo tiempo que entraba por la rada el conde d'Estrées con unas 100 velas, navíos, fragatas, bombardas, galeras y transportes. Con 60 cañones de los más gruesos, 24 morteros y tres batallones de marina contribuyó á la instalación de baterías en tierra para batir en brecha, reproduciendo por mar las faenas de Alicante; esto es, entreteniéndose en arrojar impunemente sobre la ciudad la provisión de bombas.

Los incidentes del cerco, asaltos, salidas, minas voladas, hechos gloriosos de armas, no son propios de esta narración: tienen la suya especial, que redactaron actores del triste drama, desarrollado en más de dos meses de valerosa defensa ², que acabó con la capitulación de entrega, fijada para el 15 de Agosto ³.

Poco duró la ocupación de los franceses. Negociada en Riswick la paz europea, firmaron los plenipotenciarios españoles el tratado ⁴, aceptando las condiciones del rey

¹ Colección Sans de Barutell, artículos 3.º y 4.º

² *Diario pentual de los sucessos del sitio de Barcelona y exercito de Cataluña, desde el dia 5 de Junio hasta 5 de Agosto, que se está continuando el ascidio.* Impreso en Madrid, por Antonio Bizarron.

³ Don V. Balaguer, *Historia de Cataluña*, t. VIII, páginas 422-454.

⁴ Se ratificó en 30 de Octubre de 1697. *Colección de Abreu.*



Luis XIV, generoso, contra costumbre, al restituir lo ocupado desde la paz de Nimega, porque esperaba obtener mucho más en breve plazo.

APÉNDICES AL CAPÍTULO XVI.

NÚMERO 1.

Cuadro de la marina británica trazado por T. B. Macaulay ¹.

«La lista de bajeles del Rey era abultada; presentaba nueve navíos de primera clase, 14 de segunda, 39 de tercera y muchos menores, si bien es de advertir que los primeros no podrían compararse con los de tercera clase de estos tiempos. Todavía, si hubieran estado como era de desear, computarían fuerza digna del monarca más poderoso de la época; pero sólo eran efectivos en el papel. Al finalizar el reinado de Carlos II era tal la decadencia y ruina de la marina inglesa, que no se creyera á no certificarla testigos de autoridad incontestable. Pepys, el funcionario más idóneo del Almirantazgo, escribió en 1684 una Memoria para inteligencia del Rey, revelando la prodigalidad, corrupción, ignorancia é indolencia de que estaba afectada la administración de la marina, por la que ni se cumplían los contratos ni se fiscalizaban los ejercicios. Los navíos nuevos se habían construído con tan malas maderas, que estaban podridos é incapaces sin haber salido á la mar. En punto á puntualidad en las pagas, se consideraba dichoso el que conseguía dar con usurero que quisiera comprar su crédito con un cuarenta por ciento de pérdida. Los comandantes que no tenían amigos de influencia lo pasaban muy mal, y muchos oficiales, después de solicitar años y años los atrasos, habían muerto por falta de un bocado de pan.

»La mayor parte de los bajeles estaban mandados por hombres ajenos á la mar, abuso que no era reciente, pues que de tiempo atrás ni Inglaterra ni las otras naciones tenían señalada separación en el servicio militar de mar y de tierra. En Francia se empezó en 1672 á educar expresamente

¹ Extracto de la *Histoire d'Angleterre depuis l'avènement de Jacques II. Traduction nouvelle par Emile Montégut*. París, s. a.—*Historia del reinado de Guillermo III, traducción de Daniel López*. Madrid, 1886.



para la marina á cierto número de jóvenes de buena familia; en Inglaterra no se siguió el ejemplo: cualquier adolescente de familia noble, cualquier cortesano disoluto recomendado por alguna de las amigas del Rey, podía optar al mando de un bajel de guerra. Poco importaba que no hubiera visto más que el río Támesis, que no supiera guardar el equilibrio con balances ni distinguiera la longitud de la latitud. Cuando más se les sujetaba á una campaña previa sin sujeción á la disciplina, y antes bien eran tratados con marcado respeto. Si en los intervalos de las comidas, orgías y partidas de juego llegaban á aprender algunas frases técnicas y á cuartear la aguja, eran ya considerados en disposición de gobernar un navío de tres puentes. No hay en esto exageración. En 1666 obtuvo John Sheffield, conde de Mulgrave, el mando de un navío de 84 cañones á los tres meses de haberse embarcado por primera vez, ejemplo favorable, porque si carecía de experiencia, no le faltaban valor é inteligencia; pero otros que alcanzaron iguales cargos, no solamente estaban desprovistos de las condiciones de un buen oficial, sino que eran incapaces de llegar nunca á serlo, sirviéndoles de títulos de recomendación haberse arruinado por locuras ó vicios. El atractivo del servicio marítimo para estos hombres era transportar mercancías de puerto en puerto, porque estando el mar infestado de piratas, los comerciantes no fiaban las de mucho valor más que á los buques de guerra. Un capitán solía ganar por este concepto sumas de consideración en un viaje corto, y frecuentemente ocurría descuidar los intereses de la nación y la honra de la bandera, cometer bajezas y desobedecer las órdenes de los superiores; estarse en puerto en vez de perseguir á un corsario de Salé, por ejemplo, ó dirigirse á Liorna con carga de moneda, en lugar de entrar en Lisboa, todo ello impunemente. A un capitán que por cumplir estrictamente las instrucciones del Almirantazgo renunció comisión particular que le hubiera valido cuatro mil libras esterlinas, elogió el rey Carlos con innoble ligereza calificándole de tonto.

»La disciplina armonizaba con el mando: lo mismo que el capitán de influencia se burlaba del Almirantazgo, hacía befa de él la tripulación. Obligándole la ignorancia á confiar la maniobra y la dirección de la nave al maestre, seguíanse continuos conflictos. En lo ordinario trataba á este oficial con el desdén de gran señor; en los apuros era otra cosa; pero los peores entre los capitanes aristócratas eran los que abandonaban por completo su autoridad en manos subalternas, sin ocuparse más que en ganar dinero y en gastarlo. Su manera de vivir era tan fastuosa, que raramente se hacían ricos; se vestían como para una gala de corte; comían en vajilla de plata, bebían vinos exquisitos y tenían á bordo harén, mientras que el hambre y el escorbuto dieztaba á su gente.



»Por suerte de la nación. había capitanes de género distinto, elevados desde los grados inferiores, desde grumetes. Gracias á ellos, á pesar de la mala administración y de las torpezas de los almirantes de salón, se sostuvo el pabellón en años de peligro.

»De todos modos, en el servicio de los Estuardos no hubo un solo oficial de marina que alcanzara las condiciones requeridas por la idea moderna; esto es, un hombre versado á la vez en la teoría y la práctica de la profesión, endurecido contra los trabajos de la mar y de la guerra, y poseyendo no obstante inteligencia cultivada y maneras distinguidas. En la marina de Carlos II había *marinos* y había *caballeros*, pero ni los marinos eran caballeros, ni los caballeros marinos ¹.

»Jacobo II reformó muchos abusos, recordando el proverbio de «el ojo del amo engorda al caballo». No tuvo lord gran almirante, ni comisión de Almirantazgo; y aunque no le fuera difícil encontrar ministro de marina más hábil que él, acaso no hallara ninguno que no negociara con las provisiones, ni recibiera presentes de los contratistas, ni hiciera figurar en las cuentas el precio de carenas ó reparaciones imaginarias. En realidad, el Rey era la única persona de quien pudiera abrigarse la seguridad de que no robara al Rey. En su tiempo se construyeron bajeles que salieran á la mar. Dictó ordenanza excelente, aumentando el sueldo de los capitanes y prohibiéndoles el transporte de mercancías sin autorización suya. El efecto de las reformas fué palpable: en poco tiempo armó y equipó treinta navíos.»

Al advenimiento de Guillermo III, los almirantes Arturo Herbert y Eduardo Russel, que habían empujado la revolución, aunque desprovistos de sentido moral, como el hecho mismo manifiesta, obtuvieron los primeros puestos. Del primero, recompensado con título de conde de Torrington, dice nuestro autor:

«Cuando embarcaba, iba en su compañía séquito de cortesanas: era rara la hora del día ó de la noche que no estuviera ebrio; insaciable de placer, era naturalmente insaciable de dinero y de adulación. La nave capitana parecía un pequeño Versalles, pues exigía que los capitanes asistieran en la cámara á la hora de acostarse y de levantarse. Algunos abyectos le vestían, y mientras uno peinaba la peluca otro le presentaba la ropilla. Imitábanle los inferiores, y así andaba la disciplina. El oficial que no se prestaba al servilismo, pasaba su tiempo en Londres con licencia. Fué magnífico tiempo para los contratistas, que enviaban á los navíos carne que no comieran los perros, y cerveza que olía lo mismo que el agua de la sen-

¹ Todas estas consideraciones proceden de la Memoria presentada por Pepys á Carlos II en Mayo de 1684. Se mantiene manuscrita.—(Nota del autor.)



tina. Los mares británicos quedaban en tanto á merced de los corsarios franceses, y era tan difícil y costoso conseguir escolta de naves de guerra para los convoyes, que los mercaderes, no pudiendo satisfacer lo que los capitanes exigían por el servicio á que gratuitamente estaban obligados, se entendieron con corsarios holandeses para suplirlo.»

Ocurrió en ocasiones juntarse en el Támesis y en el Texel 400 naves mercantiles, que no se atrevían á salir á navegar sin protección.

El almirante Russel, cuya pintura no es tampoco de envidiar, creado vizconde de Barfleur después de la victoria de la Hogue, obsequió á los marineros de su escuadra con un ponche *marítimo*, cuyo relato no huelga en este sitio.

Dispuso que en la pila de mármol de su casa de campo vaciaran ocho pipas de agua, cuatro de aguardiente, dos de vino de Málaga, ochenta botellas de zumo de limón, dos mil libras de azúcar, cinco de nuez moscada y veinticinco mil limones cortados en rajas. Sobre el líquido flotaba un esquife de palo de rosa, desde el que un muchacho servía con taza de plata á seis mil invitados á varar la embarcación, es decir, á agotar el depósito, para lo cual diéronse buena maña picando la bomba del gaznate.

NÚMERO 2.

Memoria del conde de Estréas acerca del bombardeo de Alicante.

«Los navíos de S. M. llegaron el 17 de este mes de Julio á Offas, punto de reunión, donde estaban ya fondeadas las galeras tres días antes, habiendo hecho aguada con toda comodidad en Tortosa.

»Se dió la vela el 18, y el 22 por la mañana llegamos á Alicante, en cuya rada había seis bajeles surtos: cuatro arbolaron bandera genovesa, el quinto veneciana; el restante, que estaba desaparejado, ninguna. Supe por los capitanes que era también genovés, detenido hacía ocho meses con pretexto de contrabando. Informáronme los capitanes que Papachino estaba en Málaga con siete bajeles, y que los de Cádiz, mandados por el conde de Aguilar, no estarían listos en algún tiempo por faltarles mucha gente.

»Teniendo dispuestas todas las cosas de antemano, á fin de no perder tiempo dispuse que Mr. de Pointis buscara fondeadero propio para las bombardas, mientras por uno de los dichos capitanes genoveses enviaba á decir al Gobernador de Alicante que si quería evitar la ruina de la población era preciso que los vecinos se allanasen á pagar la contribución que les fuera impuesta: se lo avisaba buenamente antes de empezar la hostili-



dad, pero debían estar advertidos de que su negativa traería consigo la destrucción completa de la ciudad. Respondió con la arrogancia que suelen mostrar los españoles, y sin admitir términos de arreglo rompió primero el fuego contra las lanchas que iban tendiendo anclas para las bombardas.

»Éstas quedaron situadas á tiro de mosquete de la ciudad, á fin de prevenir los inconvenientes de la mala calidad de la pólvora y de las bombas que se ensayaron en Barcelona, de las que muchas reventaron al salir del mortero, aunque no se cargaban más que con 13 ó 14 libras de pólvora en vez de las 18 ordinarias. Me sorprendió que población de mucho menos importancia que Barcelona hiciera mayor resistencia, así para impedir el anclaje de las bombardas, como contra éstas, que empezaron á disparar hacia las cuatro de la tarde, pero con poco resultado, por seguir reventando las bombas en el aire. Un cañón roto por bala de la plaza hirió á algunos marineros en la bombardas de Mr. Beausier, y Mr. Graudpré sufrió dos contusiones, teniendo cuatro marineros gravemente heridos en la suya. Hacia las siete de la tarde empezaron á caer las bombas reformadas, no solamente en la ciudad, sino también en los baluartes y torres artilladas, que se vieron desiertas, quedando las galeotas en la tranquilidad de un ejercicio. Á media noche prendió el fuego en diversos sitios de la población, sirviendo de puntos de mira al tiro, continuado sin parar. Lo mismo se hizo el día y noche siguiente, hasta el 24, que fué preciso retirar las bombardas por la mar gruesa que entró; pero el incendio había tomado cuerpo, de modo que en la segunda noche parecía la llama violenta y extendida por todos los edificios.

»Este mismo día entró un navichuelo ligero procedente de la Mancha é Irlanda, cuyo capitán me dijo haber encontrado á las escuadras de Inglaterra y de Holanda sobre Plymouth, y á la de Francia á cinco leguas de Ouessant; que el 16 había visto á la del conde de Aguilar cruzando sobre cabo San Vicente con 12 navíos en espera de flotas de Indias, en la creencia de que se retardarían. La nueva me hizo creer que acabaríamos la campaña sin oposición; sin embargo, no dejé de tomar precauciones para no ser sorprendido, teniendo siempre en la mar fragatas de guardia que me avisaran. El 25 hizo una de ellas señal de avistar muchas velas, y en el acto me dispuse á salir, no verificándolo por informarme un buque genovés llegado en aquel momento que eran seis naves mercantes, cuatro inglesas y dos holandesas procedentes de Liorna. Advertidas estas naves por los cañonazos, forzaron de vela, y aunque envié á Mr. Gabaret con tres fragatas de las más ligeras, no consiguió alcanzarlas.

»Me serví del capitán del buque genovés para enviar al Gobernador de Alicante segunda proposición, y pidió término para contestar el día si-



guiente; mas juzgando lo hacía con objeto de ganar tiempo, extinguir el incendio que aún duraba y salvar efectos, dispuse situar de nuevo las bombardas para disparar las bombas que quedaban, y que no hicieron menor efecto que las primeras. Nadie duda de la completa ruina de esta ciudad, que se ha visto arder durante cinco días con sus noches sin intermisión. Puede asegurarse queda bien castigada, y si el ejemplo no intimida á otras en lo sucesivo, no es de esperar que se obtenga dinero por este medio, sea donde sea.

»El efecto de las bombas ha excedido á lo que razonablemente debiera calcularse; no me pareció, sin embargo, bastante, y discurri otros medios de hacer daño al enemigo, reconociendo la ensenada en que estaban amarradas nueve barcas protegidas por la artillería de la plaza, pareciéndome posible capturarlas, así como también el navío genovés confiscado, de que antes hice mención. Encargué al bailío de Noailles destacara cuatro galeras para remolcarlas así que abordaran las embarcaciones, y se hizo lo primero, no habiendo encontrado á bordo más que siete ú ocho hombres.

»Al mismo tiempo fué Mr. de Pointis con las lanchas armadas, provistas de camisas embreadas, al ataque de las barcas. No fué posible sacarlas afuera: los enemigos habían hecho á su inmediatez una trinchera, desde la que sostuvieron fuego de mosquetería. Se aplicaron los artificios, pero por la precipitación con que se habían preparado, sólo cuatro de las barcas, cargadas de trigo, ardieron, quedando las demás deterioradas.

»El 27 por la tarde llegó el Sr. Gineste del crucero en que estaba sobre cabo de Gata para observar cualquier movimiento del enemigo, sin averiguar otra cosa que Papachino continuaba en Málaga con siete bajeles.

»Decidí en este tiempo atacar al muelle, que no estaba defendido más que por un baluarte de tres piezas con las que habían molestado mucho á las bombardas. En el Consejo con los oficiales generales había parecido á todos que estaban abandonadas las baterías desde que empezaron á caer las bombas, y que no sería difícil clavar los cañones en caso de no poderlos embarcar; yo sospechaba, no obstante, que los hubieran retirado en previsión de lo que podía suceder, y para averiguarlo con certeza mandé á Mr. de Pointis se aproximara con dos lanchas cañoneras, lo que hizo, bariendo el muelle y asegurándose de estar vacías las troneras. Desistí. por tanto, del ataque, no teniendo otro objeto, limitándome á hacer disparar el resto de bombas. Los enemigos, que no habían disparado contra las lanchas cuando se aproximaron, rompieron el fuego de cañón desde varias partes de la plaza al retirarlas; á una pasaron de parte á parte, y en otra hirieron á cuatro hombres de astillazos.

»Consumidas las bombas dí orden de hacer con toda diligencia los pre-



parativos de marcha, no queriendo permanecer ni un instante, sin necesidad, en sitio tan cerrado por la tierra. Esta diligencia y precaución que yo estimo necesarias para todo y que no son del gusto de muchos, acostumbrados á proceder con lentitud, no fueron inútiles, como ha de verse.

»Á las ocho de la mañana del 29 hizo señal la fragata de guardia de Poniente de avistar muchas velas, con lo cual puse incontinenti la de zarpar, y se verificó muy pronto. Á poco se descubrió desde lo alto de los palos á la armada española en número de 23 naves; dos galeras, 17 ó 18 navíos gruesos y el resto *brulotes*, navegando en popa con viento del SO. La neblina de la madrugada había impedido verlos de más lejos. Nosotros teníamos dentro de la bahía brisa del ENE. muy floja y era necesario barloventear desatracándonos de la tierra, mientras que el enemigo llegaba con viento fresco de que no disfrutábamos ni disfrutamos nunca, lo que suele suceder en estos mares, y no poco nos contrariaba de momento. Poco tardamos en distinguir desde la cubierta las insignias de almirante, vicealmirante y gallardete en el palo mayor que arbolaba el comandante de la retaguardia. Mandé que las galeras remolcaran á las bombardas y transportes, y habiendo formado los navíos en línea de combate, en vez de pensar en alejarme del enemigo, tomé la vuelta que me acercaba más á él, forzando de vela como si tuviera intención de atacarle; y como juzgara por esta maniobra, que á muchos pareció demasiado atrevida, que yo trataba más bien de provocar el encuentro que de evitarlo, los españoles cargaron las velas mayores, se pusieron en facha, reviraron unos sobre otros, indicando, con las maniobras contrarias á las que debieran hacer, su indecisión. Esto dió tiempo á que los bajeles pequeños pudieran salir del saco, remolcados por las galeras, sin embargo de lo cual prolongué mi bordada hasta llegar á tiro y medio de cañón de la vanguardia enemiga. La hubiera seguido mucho más á no cambiar el viento y obligarme la proximidad de la tierra á virar, lo que hice viendo que ya todos los bajeles menores habían franqueado.

»No me cuidé entonces más que en retirarme en buen orden ante la extremada desigualdad de fuerza del enemigo, pero sin la menor apariencia de temor. Entonces volvieron á marear las velas bajas y á seguirme, siempre en popa, teniendo yo otro viento, porque nunca me ha soplado el mismo que á ellos, lo cual les daba mucha ventaja. Hacia las seis de la tarde se afirmó al NNE., y me hallé una media legua á barlovento de su vanguardia, haciendo rumbo al E.; las galeras seguían remolcando con escaso efecto por ser la mar gruesa. Se mantuvieron los enemigos á la misma distancia hasta llegar la noche, con lo que, habiendo disparado algunos cañonazos, desaparecieron.



»Como mantuve encendidos los faroles en demostración de no temerles, hubiérame sido fácil proseguir la marcha, y por ello, no viéndolos al amanecer, pensé que viniendo de crucero tendrían necesidad de agua é irían á proveerse en Alicante. Reuní á los capitanes, cuya opinión apareció dividida en la apreciación del rumbo que más nos conviniera: unos preferían el de la costa de España, otros el de las islas de Mallorca, alegando cada cual sus razones. Al fin me decidí á escribir á Mr. de Noailles que si quería encargarse de las bombardas le dejaba en libertad de manejarse sin sujeción á los navíos; mas antes de enviar la carta reaparecieron los enemigos, ocultos hasta entonces por la configuración de la costa. Habían adelantado, porque durante un chubasco que desfogó en la noche, largaron el remolque las galeras; algunos bajeles se retrasaron y fué menester esperarlos. Una de las bombardas estuvo muy cerca, y marchando las galeras á vanguardia no veían las señales; tomé el partido de destacar á Mr. de Pointis, el que, gracias á la ligereza de su bajel, no sólo incorporó á la referida galeota, sino que, después de entregarla al cuidado de una galera, esperó á una tartana rezagada, y asimismo la proporcionó remolque.

»Como todo esto consintió á la vanguardia española aproximarse, especialmente á dos galeras y á tres navíos de los más ligeros, me atravesé con el mío, acompañado de *Le Marquis* y *Le Fortuné*, después de hacer señal á los otros de continuar su marcha. La maniobra obligó á los avanzados del enemigo á hacer otro tanto en espera del grueso de la armada, y tan luego como los atrasados pasaron adelante, orienté las velas.

»Á la entrada de la noche volvieron á alejarse los españoles y no se vieron más. En este momento nos hallamos entre las islas de Mallorca é Ibiza, desde las cuales me propongo pasar al Sur si el viento continúa. Las galeras han sido de mucha utilidad, particularmente el primer día al sacar á los transportes del fondo de la bahía: hubiéramos, no obstante, salido del mismo modo no teniéndolas, aunque quizás no lo hiciéramos sin emplear las armas. Hasta el presente no hemos perdido ninguno de los bajeles ni una tartana siquiera, y espero que así llegaremos á Tolón. Hay quien cree que los enemigos hayan pasado entre Ibiza y la tierra firme para esperarnos al Norte de las islas ó en la costa de Provenza. No es ésta mi opinión.—Á bordo de *l'Éclatant* 31 de Julio de 1691.—EL CONDE DE ESTRÉES ¹.»

¹ Mr. F. Sue, *Histoire de la Marine Française*, t. IV, págs. 183-192.