



## XIII

### BLOQUEO DE GIBRALTAR

1779-1780

Estudio de los medios para hacerlo efectivo.—Disposición de fuerzas de tierra y mar.—Notificación á las naciones neutrales.—Elementos de la plaza.—Hostiliza.—Sale de Inglaterra escuadra de socorro.—Fracasa el plan ideado para detenerla.—Encuentra sobre el cabo de Santa María á la de D. Juan de Lángara, de fuerza inferior.—Combate éste en retirada.—Pierde siete navios.—Se recuperan dos.—Entra el convoy en Gibraltar y abastece la plaza.—Vuelve a salir la escuadra inglesa.—No se aventura la de España á combatirla.



RA Gibraltar objeto de preocupación constante para el Rey, para su Gobierno y para el pueblo español. Desde el aciago día en que flotó sobre el Peñón bandera extraña, puede decirse que no hubo pensamiento político, negociación diplomática, plan ó presupuesto en que la idea de recuperar la partícula segregada al territorio patrio no prevaleciera, decidiendo más de una vez el abandono de las conveniencias de la paz, por realizar el general deseo.

¡Gibraltar! ¡Gibraltar! En sus enojos  
Se sacia el alma de amargura al verte,  
Y exhala, entre recuerdos y sonrojos,  
Mil pensamientos de rencor y muerte <sup>1</sup>.

Ahora, pues, declarada guerra á la Gran Bretaña, Gibraltar tenía que ser y fué realmente punto de vista de las ope-

<sup>1</sup> Don Federico Bello y Chacón, *Gibrallar*.



raciones empezadas con el amago de invasión de las Indias. Si la escuadra inglesa, inferior á la de los aliados, quedaba encerrada en el Canal el tiempo suficiente; si podía impedirse que de allá salieran socorros, la plaza codiciada tendría necesariamente que sucumbir por rigor del hambre, circunvalándola, sin asaltar las imponentes fortificaciones que defendían el acceso por tierra; sin tener que hacer uso de las bombas por mar; sin sacrificar vidas de soldados y sin comprometer el crédito de las armas en empresa juzgada por demás dificultosa. La opinión de los jefes más entendidos en milicia era una: nada de trincheras; nada de baterías; nada de sitio formal: la incomunicación bastaba para rendir á los que guarnecían la Roca si desde Londres no quedaban sometidos *con los cañones de las plumas*, según el conde de Aranda discurría <sup>1</sup>.

Estudiando el plan con no menos cuidado que el de la parte puesta bajo la dirección del conde de Orvillers, se confió el mando del campo al teniente general D. Martín Alvarez Sotomayor, dándole hasta 13.000 hombres de todas armas con que establecer doble cordón aislador, y el de la mar el jefe de la escuadra D. Antonio Barceló, disponiendo de la división de jabeques con otras embarcaciones sutiles que sucesivamente se reforzaron. Publicóse á seguida bando en las ciudades y pueblos de la costa, declarando bloqueada á la plaza, y se circuló notificación á las potencias amigas, fijando el 12 de Julio para considerar buena y legal la presa de embarcaciones enemigas ó neutrales que trataran de introducir socorros <sup>2</sup>.

Gobernaba á Gibraltar Sir Jorge Augusto Eliott, gran soldado, capaz de hacer cara á los peligros que se iniciaban, contando, en el principio, con 5.382 hombres de guarnición, amparada desde la bahía por un navío de línea, tres fragatas y una goleta, que regía el almirante Duff <sup>3</sup>. Esta fuerza se

<sup>1</sup> Proyectos, consultas, informes, correspondencia oficial existente en el Archivo general central, extractada por D. Manuel Danvila, t. v.

<sup>2</sup> Real orden de 17 de Julio de 1779. Archivo general central.

<sup>3</sup> Captain Sayer, *The History of Gibraltar*. London, 1862.



aumentó con armamento de goletas y balandras mercantes del puerto, á fin de procurarse comunicación y recursos de la costa vecina de Berbería y de atacar á los convoyes ó bajeles sueltos que entraran en el Estrecho, é hizo necesario el acrecentamiento de la de Barceló, con dos divisiones más: una de un navío, una fragata y dos bajeles, situada en Algeciras; una en Ceuta, de un navío, una fragata y tres jabeques, y la de crucero permanente, de cinco jabequillos, 12 galeotas y 20 embarcaciones menores de remos: conjunto insuficiente todavía para evitar en absoluto el acceso en paraje excepcional, cual es el de la estrechura, por la violencia de los vientos y corrientes y el reparo en el litoral marroquí.

Los buques ingleses, en alerta constante por la cuenta que les tenía, caían con superioridad sobre cualquiera de los nuestros aislado; y dióse el caso, al pasar un convoy escoltado por los jabeques de Barceló, de que el navío y fragatas lo acometieran y apresaran cuatro ó cinco naves, antes que D. Félix de Tejada acudiera con su división. Ni con éstas, ni con los buques avanzados por ambos extremos en Málaga y Cádiz, ó cabo Espartel, se lograba tampoco cerrar de tal modo la entrada, que alguno que otro bajel burlador no la forzara á favor de la astucia ó de las circunstancias, por más que la mayor parte cayera en poder de los cruceros.

Los de la plaza, mortificados por la inacción no menos que por la escasez de alimentos, que iban reduciéndose cada día pasado, después de reforzar sus defensas con vallas y baterías instaladas á fuerza de barrenos en el monte, dispararon sobre el campo sin contestación ni efecto. Al finalizar el mes de Septiembre habían lanzado 2.195 balas de cañón y 146 bombas y granadas, causando con tanto hierro tres soldados muertos y cinco heridos <sup>1</sup>; mas, ya que no hicieran los proyectiles daño en nuestras filas, ocasionábalo su constancia, en contraposición con la impaciencia, gravísimo defecto en la naturaleza española.

<sup>1</sup> Diario del bloqueo.—Partes de los generales de tierra y mar.—Archivo general central.



Empezando por los Generales, á quienes se antojaba desairado el papel inactivo; siguiendo por los oficiales, poco conformes con la incomodidad del campamento ó de la cubierta del bajel, entrada la estación de los fríos y aguaceros, el disgusto, la crítica y la murmuración se hacían generales; había cesado la buena armonía entre unos y otros; culpábanse mutuamente de la paralización, y estimando, sin motivo, ineficaz el procedimiento del bloqueo, instaban por la autorización para cambiarlo, emprendiendo el sitio en regla, de que esperaban rápido lauro á favor de planes eficacísimos en el papel. Cada jefe tenía el suyo, y no eran pocos los que, de oficiosos amigos ó arbitristas en el extranjero, llegaban al Gobierno.

Entretanto, transcurridos seis meses desde que empezó la hostilidad; aligerados por el consumo los almacenes de la plaza; se distribuía á los soldados ración apenas suficiente al sostén de la vida; escatimando aún más la de los vecinos no combatientes, entre los que trabajaba la desesperación con el sufrimiento <sup>1</sup>. Aquella situación no podía prolongarse muchos días.

En Inglaterra se sabía, no siendo voluntad lo que faltaba para organizar rápidamente escuadra de socorro sin dejar descubierta la costa propia y sin desoir la petición urgente de otras partes, porque tampoco en América ofrecía la campaña risueño aspecto á sus armas. Al finalizar el año 1779 se habían habilitado unos 25 navíos de línea con que atender á todo, y se encargó de hacerlo al almirante Rodney; debiendo escoltar hasta el estrecho de Hércules convoy de provisiones y seguir con su escuadra al mar de las Antillas.

Conocido el proyecto en Madrid, se trató de embarazarlo determinando que hubiese dos puntos de espera, en los cuales, con fuerzas superiores, fuese atacada la escuadra inglesa, llevando la mira de que, si no se lograba derrotarla en el uno, le quedasen todavía que vencer las dificultades del otro.

<sup>1</sup> Ancell, *Journal of the Siege*, citado por Drinkwater y por Sayer.



El primer punto de espera debía de ser Brest, concertado con el Gabinete de Francia, que había de tener prestos á lo menos 20 navíos, para que, unidos á otros 20 que se resolvió dejar en aquel puerto, al mando de D. Miguel Gastón, después de la jornada de la Mancha, compusieran número excedente, en más de un tercio, al de los que salieran de Inglaterra.

Desde Brest, como puerto situado á la entrada del Canal, era muy fácil espiar y saber el momento de salida, y anticiparse á esperar y atacar en unos parajes tan estrechos que no podría la escuadra inglesa evitar el combate ó impedir que las combinadas se apoderasen de todo ó la mayor parte del convoy del socorro. Aunque las resultas del combate no fuesen más que las de un descalabro recíproco, por él tendrían los británicos grandes dificultades para continuar el viaje hasta Gibraltar, en el rigor del invierno, de conducir indemne el convoy y de resistir en aquel estado, y después de tal navegación, á un segundo ataque que le estaba preparado en el otro punto de espera, dispuesto á la entrada del Estrecho, entre los cabos Espartel y Trafalgar.

Para este segundo punto se dispuso que se restituyese á Cádiz, desde Brest, D. Luis de Córdoba, con sus 16 navíos, que unidos á 10 de los del bloqueo de Gibraltar, al mando de D. Juan de Lángara, serían 26 <sup>1</sup>. El cálculo era excelente: veamos su resultado.

Rodney se hizo á la mar el 27 de Diciembre, escoltando con 22 navíos de línea y 10 fragatas el convoy de 200 velas en que iba tropa, y municiones de boca y guerra, para la plaza necesitada. Encontró buen tiempo; descendió por la costa de Francia y golfo de Gascuña, sin encuentro de enemigos, y continuando por la de Portugal, lo tuvo el 8 de Enero con otro convoy español de 15 transportes, que, en conserva con un navío de guerra, conducía desde San Sebastián á Cádiz, víveres y pertrechos. Todos los buques quedaron en sus manos <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> El conde de Floridablanca, Memorial al rey Carlos III, ya citado.

<sup>2</sup> Según Laird Clowes, siete de los buques apresados eran de guerra, á saber,



El 10 de Enero montó el cabo de San Vicente, acompañándole la fortuna: hasta entonces había navegado con vientos favorables del Norte; pasado el promontorio le soplaron del Sudoeste los más á propósito para empujarle hacia el Estrecho, aunque levantaran gruesa mar y celaje espeso que descargaba lluvia, y allá por el cabo de Santa María avistaron sus descubridores velas sospechosas.

Eran las de la escuadra española de D. Juan de Lángara, bastante menos acariciadas por la suerte que las suyas. Con el temporal se habían separado dos navíos y quedaban unidos 11 y dos fragatas, aguantándose con las gaviotas solas. Á eso de la una y media de la tarde descubrieron á los enemigos, distantes unas 12 millas, pudiendo distinguir perfectamente hasta 22 navíos de línea, de ellos tres de tres puentes y algunas fragatas; fuerza más que doblada. Consultó el General por medio de señales á sus Comandantes si convendría arribar á Cádiz en retirada, y vista la contestación afirmativa, la ordenó con fuerza de vela.

Los navíos ingleses tenían los fondos forrados con planchas de cobre, innovación ventajosa no adoptada todavía en la Armada española, como tampoco en la francesa, con la que tenían gran superioridad de marcha. Habiendo emprendido la caza sin sujeción á orden y como más podían, los delanteros alcanzaron primero al nuestro denominado *Santo Domingo*, que era el de la cola, por ciertas averías en la verga mayor, que le retrasaban. Comenzaron, pues, á cañonearle por ambas bandas y él á defenderse bien, hasta que al poco rato se voló con horroroso estrépito, desapareciendo con cuantos lo tripulaban.

Á los demás navíos fueron alcanzando sucesivamente dos y más de los contrarios, generalizándose el combate en las peores condiciones para unos y otros, navegando en popa con mucha vela y dando por consiguiente enormes balances, con los que la gruesa mar entraba por las portas de las baterías

*Guipuzcoana*, de 64 cañones; *San Carlos*, de 32; *San Rafael*, de 30; *San Bruno* de 26; *Santa Teresa*, de 24; *San Fermín*, de 16; *San Vicente*, de 14; los demás 12 transportes.



bajas é inundaba las cubiertas. A estas graves molestias no tardó en juntarse la natural de la obscuridad en noche tempestuosa del invierno, con la que difícilmente se veían.

Don Juan de Lángara arbolaba la insignia en el navío de tres puentes *Fénix*, el mismo que condujo al rey Carlos III desde Nápoles al ocurrir la muerte de su hermano Fernando VI, navío, por tanto, viejo y pesado. A intervalos fué batido por dos y por tres enemigos, llegando á ser cinco á los que sirvió de blanco. Herido el General primeramente de bala de fusil en la cara, y de metralla en un muslo, se mantuvo en el alcázar hasta que tercer golpe en la cabeza le quitó el sentido y hubo que retirarle á la enfermería. El buque sufrió mucho de los tiros, desarbolado del palo de mesana, del mastelero de gavia y del de juanete de proa, quedándole no más que jirones de las velas de trinquete y velacho. Así prolongó la defensa bizarra hasta las diez de la noche, que se rindió, teniendo nueve muertos y 105 heridos.

Otros navíos no pudieron resistir tanto ni tan bien; el último, el *Monarca*, amainó á las dos de la madrugada, hora en que cesó por todos lados el fuego, ocupándose vencedores y vencidos en reparar las averías y en luchar con el enemigo común de circunstancias, con el temporal, que á todos arrollaba sobre los bajos del saco de Cádiz con tal extremo y peligro, que en dos de los navíos españoles marinados por ingleses, el *San Julián* y el *San Eugenio*, á punto de perderse, abdicaron los aprehensores y se declararon á su vez prisioneros con tal de salvar las vidas, por lo que, rescatados, entraron en la bahía, reduciendo la pérdida á los cuatro de nombres *Fénix*, *Princesa*, *Diligente* y *Monarca* <sup>1</sup>.

Así ellos, como los ingleses *Real Forge*, *Príncipe Forge* y *Sandwich*, estuvieron el resto de la noche y todo el día siguiente en inminente riesgo de perecer sobre los arrecifes de la costa, como ocurriera sin el providencial cambio de viento al Noroeste el 18, con el que, franqueados todos los ingleses,

<sup>1</sup> Alguien notó la circunstancia de que no cayera en poder de ingleses ninguno de los buques que llevaban nombres de Santos, habiéndose rescatado los dos aprehendidos *San Juan* y *San Eugenio*.



pasaron el Estrecho, entrando en Gibraltar con las cuatro presas y con el convoy, que en un momento trocaba en alegría y abundancia la miseria de los encerrados.

No hay que describir las opuestas impresiones de los bloqueadores, viendo esterilizados los trabajos y mortificaciones de más de medio año y pujante como nunca la fortaleza odiosa. ¿Qué explicación tenía la repentina mudanza? Dióla el Ministro de Estado precisa y clara <sup>1</sup>.

Las providencias tomadas parecía no podían dejar de surtir su efecto, y, sin embargo, se malograron enteramente «porque de nada sirven las más sabias resoluciones si su ejecución no es exacta. Este es el gran fruto que se puede sacar de traer á la memoria estas especies, á saber, el firme propósito de hacerse observar y obedecer lo que se manda, después de bien meditado».

Don Luis de Córdoba dejó á su paso por Galicia cuatro navíos que no podían continuar sin grave incomodidad el viaje, para que se reparasen, y esto fué muy bien hecho; el General siguió con 11 navíos hasta las costas de Cádiz, pero habiendo sabido que por la fuerza de un temporal se había visto forzado D. Juan de Lángara á embocar el Estrecho y pasar al Mediterráneo, se detuvo en su entrada en él para aguardarle.

Se habían dado órdenes anticipadas á Córdoba para que entrase en Cádiz, hiciese reparar prontamente sus navíos, y, entretanto, pasase á la bahía de Gibraltar para visitar y arreglar las operaciones del bloqueo, contando las desaveniencias que allí habían ocurrido entre los jefes, y los perjuicios que el servicio padecía con ellas; pero, tomada la resolución por el mismo Córdoba, de detenerse á la boca del Estrecho para suplir la ausencia de Lángara, dió cuenta de ella y se le aprobó.

Detenido en los meses de Noviembre y Diciembre, sufrió su escuadra otro temporal tan fuerte que estuvo para perderse en la costa de Africa con el navío *Trinidad* que mon-

<sup>1</sup> El conde de Floridablanca, Memorial citado.





Puerto de Mahón y Castillo de San Felipe.





taba él mismo, y habiéndose maltratado todos los de su mando, en términos de no poder mantener el crucero, se vió obligado á entrar en Cádiz á repararse.

Entretanto, Lángara, habilitado y compuestas las averías de su escuadra en Cartagena, volvió á salir del Mediterráneo, pero ya no encontró á Córdoba en el Océano, ni los buques de la escuadra de éste se hallaron en estado de navegar á unírsele, por el gran descalabro que habían padecido á la entrada del Estrecho.

Los cuatro navíos que Córdoba había dejado á su paso por Galicia, y otros más, se pusieron en buena disposición, y se mandó á D. Ignacio Ponce de León que se viniese con ellos inmediatamente para unirse con los de Córdoba y Lángara. Hallábase Ponce enfermo á la sazón, y se repitieron las órdenes para que otro se encargase del mando y se uniese al instante con aquellos buques. El celo de Ponce le hizo desear cumplir por sí mismo estas órdenes, creyendo verse restablecido dentro de poco tiempo; pero aunque en esto no hubo más retardo que el de quince días, cuando llegó á marchar experimentó sobre el cabo de Finisterre otro temporal que le obligó á retroceder y refugiarse con sus navíos maltratados en los puertos de Galicia.

Al tiempo que se experimentaban estas desgracias en los mares de España, se procedía con extraordinaria lentitud en Brest para reparar y habilitar los 20 navíos franceses que debían unirse á los veinte españoles. La parada fué tal, y tan poca la esperanza de los jefes de aquellas escuadras de que pudieran atacar á la inglesa que debía venir al socorro de Gibraltar, que se volvió á instar al Gobierno.

En efecto, salió la escuadra inglesa con el socorro, al mando del almirante Rodney, en fines de Diciembre de 1779, y no se hallaron la española y francesa en estado de atacarla ni de ponerse en la mar, hasta que Lángara fué batido y prisionero en Enero de 1780, por haber carecido de los auxilios proyectados.

Llegó la escuadra española del mando de Gastón á Cádiz, después de la derrota de Lángara, con los cuatro navíos fran-



ceses que se pudieron habilitar en Brest; pero padecieron tantos temporales y se hallaban en tan mal estado ellos y los de Córdoba que habrían podido unírsele, que opinaron los Generales no convenía salir á atacar á Rodney, detenido aún en Gibraltar después de introducir el socorro, reparando sus averías, aunque el número de nuestros buques excedía más de una tercera parte á los inglesés.

Poco tiempo necesitó el Almirante britano para descargar la enorme cantidad de efectos conducidos por el convoy, habilitar sus navíos engruesados con los cuatro españoles de presa, despachar refuerzo y provisión á la isla de Menorca; dejando en la plaza reanimado el espíritu, y en el muelle dos navíos y tres fragatas, el 13 de Febrero desembarcó el Estrecho con Levante flojo, enderezando el rumbo á las Indias occidentales. Don Luis de Córdoba y D. Miguel Gastón, fondeados en Cádiz con las respectivas escuadras, recibieron aviso anticipado, mas dejaron quietas las anclas, porque en junta de Generales celebrada en la isla de León se resolvió no aventurar el lance por lo dudoso del suceso y por las tristes consecuencias que resultarían de ser infausto <sup>1</sup>.

## APÉNDICE AL CAPÍTULO XIII

### Combate naval sobre cabo Santa María.

El parte dirigido por D. Juan de Lángara al director general de la Armada D. Andrés Reggio, desde Gibraltar, el 21 de Enero de 1780, es así:  
«Excmo. Sr.—Muy señor mío: Con los duros temporales que sufrió la

<sup>1</sup> Ferrer del Río, al contar el suceso (t. III, pág. 302), inserta la carta de un chusco poco amigo, sin duda, del General, diciendo desde la isla con fecha 18 de Febrero: «La mañana del día que salieron los ingleses, después de las repetidas señales que lo avisaron, llegó á esta población un Oficial despachado por Barceló á D. Luis de Córdoba, quien se hallaba en el hospital de San Francisco embanastando misas y ensartando rosarios.» Tuvo que esperar el Oficial tres cuartos de hora, y habiéndole hecho la relación, le dijo con su pasta angelical: «Bien está; paciencia; Dios lo quiere ahora; los ingleses son afortunados; otra vez lo seremos nosotros.»

También trata del particular D. Luis García Martín, *Gibraltar*, Revista científico-militar, Barcelona. Años 1883-1884.



escuadra de mi mando desde que pasó al Océano el 2 del corriente, no había podido tomar puerto seguro, porque la cerrazón del tiempo y lo fuerte de los vientos del primer cuadrante me había imposibilitado aterrizar para conseguirlo. Por esta razón estaba persuadido á que nos halláramos algo más para el E., creyéndonos el 16, en que no se pudo observar, en el paralelo de Cádiz, demorándome el cabo de Santa María al N. 5° E. En este día, en que el viento estaba fuerte al SO., con mucha mar y cerrado todo por igual, con muy corto horizonte á causa de una perenne llovizna, hicimos la señal de virar por redondo de la vuelta del SE. á la una y media de la tarde. Este navío, que era el de vanguardia, descubrió desde el tope, á poco rato de haber empezado á virar la escuadra, 20 velas al NNO. Con esta noticia se siguió la virada y puse la señal de formar la línea de combate mura á estribor para con este rumbo y formación evitar el paso y reconocer los buques avistados. Como á las dos de la tarde avisaron del mismo tope que las velas descubiertas eran 24 grandes, que empezaban á verse desde abajo, y 60 pequeñas. Se formó la línea con los navíos *Fénix*, *San Agustín*, *San Eugenio*, *Santo Domingo*, *San Lorenzo*, *Princesa*, *Diligente*, *Monarca* y *San Julián*, colocándose á sotavento las dos fragatas *Santa Rosalía* y *Santa Cecilia* y cuatro embarcaciones detenidas, y sobre las gavias aguardamos á reconocer la naturaleza de los buques extranjeros que, como nosotros, iban al SE. para proceder con conocimiento en el partido que se debía tomar.

Como eran tan cortos los horizontes y, por consiguiente, la distancia de la descubierta, no llegué á discernir la cantidad y calidad de los ya conocidos enemigos, por sus banderas, hasta tenerlos como á tres leguas, que pude divisar ser 22 navíos (entre ellos tres de tres puentes) y además algunas fragatas. Reconocí á este tiempo que se iba abriendo en dos divisiones, de que una ocupaba la banda del N. y otra hacia por la escuadra, con ánimo, al parecer, de doblar nuestra línea entrada en combate, y cortar nuestra retirada.

Para frustrar estas ideas, conocida ya la incomparable superioridad de las fuerzas contrarias, gané tiempo para saber el dictamen de los comandantes de la escuadra y proceder con este auxilio en la crítica pronta resolución, con la señal de preguntar si convenía arribar al Departamento próximo, y contestada unánimemente con la afirmativa, se siguió inmediatamente la de arribar al Departamento, después la de formar el orden de retirada, y últimamente la de fuerza de vela. En esta acción me puse á gobernar en vuelta del E.  $\frac{1}{4}$  SE., como á las tres de la tarde, con ánimo de empeñar á los enemigos en el saco de Cádiz si permaneciesen en la idea de perseguirnos, ó desistían de ella por no empeñarse; pero vinieron



todos con fuerza de vela sobre nosotros, y uno que sobresalía entre los muchos veleros que nos iban entrando conocidamente, alcanzó á nuestro navío *Santo Domingo*, que no estaba en su andar por haberle faltado la verga mayor en el vendaval del día 13.

Con el fin de recibir á los ingleses, indicando el ánimo de defender la bandera, la largamos, y este navío su insignia. A poco rato, como á las cuatro y media de la tarde, empezó el fuego el navío *Edgar*, que llegó á presentarse al costado de babor del *Santo Domingo*, y á tiempo de ir á hacerle la señal de romper el fuego, lo verifiqué con una descarga, y lo siguió con tanta gallardía, que tuvo á bien el inglés alejarse de él para excusarlo, viniendo el nuestro hacia la escuadra; pero alcanzado de dos navíos enemigos, por la aleta de estribor el uno y por la de babor el otro, empezó á hacer un bizarro fuego por ambas bandas y con los guardatimones, lo que ocasionó, según creímos, que cuando estaba sirviendo la viveza y el acierto de sus descargas del más agradable espectáculo y lucimiento del valor de su comandante, oficiales y gente, le ocurriese, con el viento en popa, la desgracia de volarse por su mismo fuego, á las cuatro y media, habiéndose desaparecido enteramente el buque al disiparse un densísimo humo que quedó después de la llamarada, y tuvieron un fin tan funesto aquellos valientes españoles dignos de mejor suerte.

Al volarse el navío *Santo Domingo*, había empezado á combatir el *Princesa*, atacándole tres navíos contrarios, y sin cesar en la fuerza de vela hizo un fuego muy bien servido, y luego le siguió el *Diligente*.

El navío la *Defensa*, de 74 cañones, teniendo la batería baja de á 32 y la alta de 18, empezó á la caída de la tarde á batir al *Fénix*, de 80, cuya batería es de 24 la primera y de 18 la segunda, á que se le respondió con el mayor ardor, en términos de obligar al contrario á excusarnos el costado por tomar la aleta de babor, estando ya por la de estribor el navío *Bienhechor*, de 64, cuya batería baja es de 24 y de 18 la alta. Con el fin de deshacernos de alguno de los dos contrarios, arribé hasta situarnos á medio tiro de pistola del nombrado *Defensa*, que quedó bastante maltratado, y en esta disposición, determinado á toda costa á detener los más veleros de los enemigos que se nos acercaban, y dar lugar á que siguiesen con esta ventaja en su retirada los nuestros de más vela que este navío, hicimos un vivísimo fuego y lo recibimos incesante por ambos navíos enemigos, aumentados por el de 90 que dicen monta el almirante Ross, que en una de las descargas por nuestra cuadra de estribor, consiguió barrernos á faz de la cubierta de la toldilla el palo de mesana, que á su caída nos embarazó algunos cañones de babor, hasta que pudimos, con la mayor prontitud, desprenderle.



A este tiempo, que serían las seis de la tarde, recibí una herida de bala de fusil junto al oído izquierdo, la que permitiéndome mantener encima del alcázar, proseguí dando las órdenes para el combate, que continuó vigorosamente, á pesar de multitud y cercanía de los fuegos y la gran incomodidad que agregaba la mucha mar y poca batería de este navío, llegando á la necesidad de no bastar los rumbos que se habían abierto en la cubierta, á precaución, para desagüe de la batería baja, que se servía á cortos intermedios con la incomodidad de estar anegado el entrepuente, y á nivelarse en los balances el agua de dentro con la de fuera, en el batiporte.

Como á las siete de la noche, en que se nos había arrimado otro navío enemigo por la popa, recibí una fuerte contusión de metralla en el muslo derecho; pero determinado á no desamparar el alcázar hasta el último extremo, me mantuve en él hasta que á poco rato fuí herido nuevamente en la cabeza, y cayendo aturdido me condujeron á la enfermería. Poco después recibimos una descarga general de un quinto navío enemigo, padeciendo la desgracia de echarnos abajo el mastelero mayor, que con su vela de juanete quedó atravesado en nuestro buque. Ya entonces, con el irresistible fuego de cinco navíos, sin embargo del vigor con que se había servido el fuego en las baterías de ambas bandas, habían logrado los enemigos dejarnos sin gobierno alguno, como que estábamos sin aparejo, pues despedazada la ya acribillada mayor á la caída del mastelero y despenolada su verga, echando abajo el de juanete de proa, sólo nos quedaban algunos jirones de trinquete y velacho, sin cabo alguno de labor, fok ni contrafok, y con una agua considerable por entre yugos, á flor de agua; inservible enteramente el palo mayor, que estaba por muchas partes rendido de golpes de bala y palanqueta, baleado también el palo de trinquete y mastelero de velacho, en términos éste de no poder sufrir una mar de su especie, quedando, por consiguiente, sin manejo alguno, y haciéndonos continuo fuego los navíos enemigos hasta cerca de las diez de la noche, que no teniendo arbitrio para presentarles el costado y obligados á sufrirles el fuego por la proa, popa y aletas, sin el menor auxilio de nuestros buques, que se alejaron batiéndose en retirada, y viéndonos imposibilitados de mejorar de suerte, por ceder á la humanidad, se arrió la bandera del Rey, por cuya gloria y la de la patria se sostuvo un combate tan reñido con una desproporción de fuerzas que no podían dejar ni dudoso el triste suceso de rendirse, ni el esplendor de las armas del Rey en defenderse hasta este extremo.

Si los enemigos se tienen por testigos desinteresados á nuestra defensa, digan que fué, para acreditar si concuerda fiel esta relación. Cesado el com-



bate y arriada la bandera, se separaron de este navío los dos titulados la *Defensa* y *Bienhechor*, que nos empeñaron en la función, y del último vino un destacamento con dos oficiales, que entendieron aquella noche toda y el día siguiente en armar una bandola de popa con el mastelero del periquito y su verga, echar al agua la verga mayor, por inútil, sustituyéndola con una de gavia y su vela sobre tres rizos, envergar un trinquete y una sobremesana por velacho, cuyo aparejo, por endeble y desproporcionado para el furioso viento y mar SO. que teníamos, hubiera acarreado la pérdida del *Fénix* sobre la Aceitera la noche del 17, si saltando afortunadamente el viento al NO. no hubiese facilitado la salida del empeño. Casi lo mismo sucedió al día siguiente sobre cabo Espartel, que no podíamos montar con el NO., llegando á 28 brazas de agua, si lo hubiéramos logrado, á no rolar el viento al O.

El día en que el tiempo permitió barquear, aunque con incomodidad, vino á cumplimentarme el capitán Macbride, Comandante del *Bienhechor* y darme la enhorabuena por la acción, diciéndome, para usar de su misma palabra, *que una defensa tan gloriosa con tal disparidad de fuerzas era más envidiable que el ataque*, añadiendo que cuando nos viéramos más despacio me expresaría singularidades que nos hacían honor, y observó desde afuera, no pudiendo nosotros distinguirlos desde adentro. En cuya atención usaba conmigo contra la costumbre, de no largar la insignia de mi grado debajo de su bandera, ni la nuestra de popa, y la franqueza de que se quedasen conmigo la oficialidad y gente, para preservarla de la epidemia de viruelas de que tenía contagio el navío.

En este mismo día pasó el Estrecho la escuadra inglesa y su convoy y la calma los sotaventó de este puerto, dando fondo al E. de él, y el *Fénix* entró el 19 con los dos de su conserva. He recibido del Almirante *Dulf*, que mandaba aquí, y del segundo Comandante de la escuadra del Almirante *Digbi* y del General de la plaza, las mayores atenciones y honores de armas, lo que expreso á V. E. porque las creo nacidas del respeto que se merecen las armas del Rey, y se ha acreditado con el valor con que se han defendido.

En cumplimiento de mi honor y mi conciencia, no puedo dejar de manifestar á V. E. que toda expresión es escasa para indicar el valor, intrepidez, constancia y serenidad con que todo el tiempo de la acción se portó la oficialidad del navío, en que comprendo al capitán de granaderos del regimiento de Toledo D. Diego de Salas, su Alférez, los dos guardias marinas nuestros y los tres con su Alférez de navío, de S. M.

Finalmente, la gente toda, sin embargo del diluvio de balas que caían sobre el navío, mostraba con su semblante y con su manejo, una frescura





y un ardor inimitable, de manera que varios de los heridos y contusos sólo paraban en la enfermería el preciso tiempo de curarse, ansiosos de restituirse á sus puestos para adquirir más gloria. Todo lo represento á V. E. para que pueda enterarse del amor con que todos los vasallos del Rey, del navío *Fénix*, han apetecido sacrificar sus vidas por el mayor lucimiento de las armas de S. M.

Por no haber entrado en el puerto toda la escuadra inglesa, se ignora aún cuántos sean los navíos perdidos, y por consiguiente, las circunstancias dé cada uno, pero es general la voz y concepto entre los enemigos de haber sido gloriosa la defensa de todos.

Nuestro Señor guarde á V. E. muchos años. Gibraltar 21 de Enero de 1780.—EXCMO. SR.—B. L. M. dé V. E. su más atento servidor, DON JUAN DE LÁNGARA Y HUARTE.—EXCMO. SR. D. Andrés Reggion.

*Relación de los muertos y heridos causados en el combate que tuvo este navío la noche del 16 del corriente.*

Muertos, 9. Heridos, 105.

*Composición de la escuadra del mando de D. Juan de Lángara en la tarde del 16 de Enero, al avistar al enemigo.*

Buques.	Nombres.	Cañones.	Comandantes.
Navío.	<i>Fénix</i> .....	80	D. Francisco Melgarejo.
»	<i>Princesa</i> .....	74	» Manuel León.
»	<i>Diligente</i> .....	74	» Antonio Albornoz.
»	<i>Monarca</i> .....	74	» Antonio Oyarvide.
»	<i>Santo Domingo</i> .....	74	» Ignacio Mendizábal.
»	<i>San Agustín</i> .....	74	» Vicente Doz.
»	<i>San Lorenzo</i> .....	74	» Juan Aracoz.
»	<i>San Julián</i> .....	64	» Marqués de Medina.
»	<i>San Eugenio</i> .....	74	» Antonio Domonte.
»	<i>San Jenaro</i> .....	74	» Félix de Tejada.
»	<i>San Justo</i> .....	74	» Francisco Urreiztieta.
Fragata.	<i>Santa Rosalía</i> .....	34	» Antonio Ortega.
»	<i>Santa Cecilia</i> .....	34	» Domingo Grandallana.

11 navíos, 2 fragatas.

*Parte del almirante Forge Brydges Rodney. (Traducción.)*

Á bordo del *Sandwich*, Gibraltar 27 de Enero de 1782.

Con la mayor satisfacción me congratulo con V. S. por la señalada victoria conseguida por los navíos de S. M. puestos á mi cargo, de la escuadra española del almirante D. Juan de Lángara, cuya capitana y mayor parte ha sido capturada ó destruída.



Habiendo tenido repetidos avisos de hallarse cruzando sobre el cabo de San Vicente esta escuadra, de 14 navíos de línea, al aproximarse dí orden á los Comandantes de prepararse á combatir, y doblado el dicho cabo con todo el convoy, la mañana del 16, el *Bedford* señaló «escuadra por el tercer cuadrante», á 12 millas de distancia.

Mandé inmediatamente formar «línea de combate en orden de frentes», y reconociendo antes de que el movimiento se ejecutara que el enemigo lo hacía formando en línea, mura á estribor, á las dos de la tarde arrié la señal dicha y puse la de «orza general», agregando la de empezar el combate con independencia y por sotavento á fin de impedir á los españoles la retirada á sus puertos.

Á las cuatro, en que los navíos de la cabeza se aproximaban al enemigo, hice nueva señal de «acortar la distancia», y pocos minutos después rompieron el fuego cuatro navíos, respondiendo los españoles con vivacidad. Á las cuatro y cuarenta minutos voló con tremendo estruendo uno de ellos. Todos los de á bordo perecieron. Á las seis arrió la bandera otro; continuando la persecución y pelea hasta las dos de la noche, hora en que el *Monarca*, cabeza de la columna, amainó, después de recibir las descargas del *Sandwich*. Cesó entonces el fuego en toda la línea; me puse de orza é hice señal de imitar mi movimiento.

Durante la noche fué el tiempo á intervalos tempestuoso con mucha mar, lo que embarazó marinar las presas y transbordar las tripulaciones españolas. El siguiente día, con tal tiempo, se vieron en peligro de ir sobre los bajos de Sanlúcar el *Royal George*, *Prince George*, *Sandwich* y otros navíos, y no pudimos franquear en veinticuatro horas. Reunidos, en fin, al convoy y marcado el cabo Espartel, envié dos fragatas á Tánger para noticiar lo ocurrido al Cónsul de S. M.; esto es, que la Gran Bretaña era de nuevo señora del Estrecho, y por tanto, fletara y enviara barcos con provisiones á Gibraltar.

El comportamiento de los Almirantes, Comandantes, Oficiales y marineros que tengo la honra de mandar, ha sido altamente laudable; todos acreditaron igual espíritu y deseo de mostrar el mayor celo por el triunfo de las armas de V. M. y la humillación del orgullo de sus enemigos.

Me atrevo á asegurar, á pesar de la valerosa defensa que éstos hicieron, que ni un solo navío se me hubiera escapado si fuera mejor el tiempo y no hubiera interrumpido la noche el combate.

Acompaño relación de las presas, así como también de los daños que ha tenido la escuadra de S. M. Obedientísimo servidor, *G. Brydges Rodney*.  
—Sr. Felipe Stephens. Secretario del Almirantazgo.



Se juzgó glorioso el combate del cabo de Santa María, como el general Lángara lo juzgaba en su despacho oficial, siendo unánime el elogio merecido por su valor personal en la defensa del navío *Fénix*, cuando en la *Gaceta de Madrid*<sup>1</sup> apareció el decreto promovándole al empleo de Teniente general, no obstante haber subido hacía dos meses del de Brigadier. Los términos de la dispensa real eran, que habiendo merecido á S. M. el mayor aprecio el valor, ardimiento y constancia del General, Comandantes y demás oficiales, guardias marinas y tripulaciones de los navíos en la función del 16 de Enero, no obstante la notable diferencia entre las fuerzas enemigas y las nuestras, y con atención también al mérito y ciega subordinación de los Comandantes, que en virtud de la señal que mantuvo el general para hacer fuerza de vela, se separaron, tenía á bien promover al brigadier D. Vicente Doz al empleo de jefe de escuadra; á los Capitanes de navío, Comandantes de buques, á Brigadieres y al inmediato ascenso á los demás capitanes, oficiales y guardias marinas de todos los navíos y fragatas de la escuadra, y asimismo, teniendo S. M. muy presente el doloroso sacrificio de sus fieles y esforzados vasallos que dotaban al navío *Santo Domingo*, concedía á las viudas, ó en su defecto, á los hijos en común ó á las madres viudas, media paga mensual durante su vida, de la que gozaban sus maridos, padres ó hijos, sin perjuicio de las respectivas viudedades y goces que les correspondieran. Es decir, acordaba recompensa general á vivos y muertos. ¿Qué más hubiera concedido en el caso de conseguir una victoria señalada?

¡Que la derrota fué gloriosa! Esto se dijo y sigue repitiéndose, no sólo por escritores amigos de conceptos y de frases, no ya por los que en la historia del tiempo se acomodan al convencionalismo de la opinión vulgar, por marinos también de ilustrado criterio, capaces de estimar las fases, los antecedentes y los consecuentes de la batalla y que encuentran en el proceder de los comandantes; en el de su jefe sobre todo, inmarcesible aureola de heroísmo<sup>2</sup>; parecer que no poco coharta al mío, no conforme, bien porque en apreciaciones aplicadas á la fama me parezca preferible la gloria de cinco vencedores de uno, á la gloria de uno vencido por cinco, bien porque me ocurra observar particularidades en que quizá no fijaron atención los enunciados críticos.

Don Juan de Lángara estaba reputado entre los más brillantes jefes de

<sup>1</sup> De 1, 4 y 11 de Febrero.

<sup>2</sup> Don Jorge Laso de la Vega, *El Militar Español*. Madrid 12 de Diciembre de 1846.—Don Francisco de P. Pavía, *Narración del combate naval sostenido sobre el cabo de Santa María el 16 de Enero de 1780 entre la escuadra española del mando del general Lángara y la inglesa regida por el almirante Rodney*, Revista Militar. Madrid, 1850.—Don Miguel Lobo, *Historia general de las antiguas colonias hispano-americanas*. Madrid, 1875.



la Armada por el saber científico. Las campañas de instrucción que mandando fragatas hizo á los mares de China y del Sur; las observaciones astronómicas, los trabajos que para difundir los adelantos hechos en el conocimiento de la física y la mecánica, emprendió, habían consolidado su concepto. Algo le perjudicó, militarmente hablando, haber servido como capitán de bandera del marqués de Tilly en la jornada del Brasil, que tanto dió ocupación á la crítica contra la Marina; nada desfavorable se pensaba, no obstante, de su persona al ser empleado con mando de escuadra en el bloqueo. De los acaecimientos de sus cruceros; del último que produjo el combate, no faltan datos; embaraza, por el contrario, el cúmulo de detalles consignados en diversos papeles manuscritos ó impresos, por descubrirse á primera vista la intención de referir las cosas á medida de la conveniencia más que de la verdad <sup>1</sup>, como en no pocos se advierte más notable propósito de adornar y componer con ameno y patriótico estilo lo narrado <sup>2</sup>, y en alguno extranjero emulación <sup>3</sup>.

De crítica y censura no se carece tampoco, siendo de notar la formulada por el conde de Revillagigedo, teniente general, destinado en el campo de San Roque. Éste recogió las hablillas, se dejó llevar de su espíritu hostil á la Marina, y exagerando tal vez los datos, formó estado de las pérdidas en muertos y heridos de los navíos, calculados por los que entraron en el hospital de Algeciras, y dió por cierto que el *Princesa* se rindió, teniendo cuatro muertos, el segundo comandante y un sargento heridos, y un teniente de navío chamuscado por la pólvora, después de batirse dos horas menos seis minutos; que el *Diligente* en otras dos horas tuvo tres muertos y recibió escaso daño, y el *Monarca* en poco más tiempo contó 16 muertos y seis heridos leves. El *Fénix*, decía, era el único que podía llamarse maltratado, pero la pérdida de gente no fué proporcionada á la que se considera precisa para arriar la bandera del Rey y entregar su buque en estado de servir á los enemigos de la Corona. En lo que no le cabía duda era en que de los cuatro navíos apresados, los tres estaban en disposición de batirse en el mismo acto de apoderarse de ellos, sin haberles costado á los vencedores más que uno ú otro mastelero en los suyos, y si tu-

<sup>1</sup> Diario del brigadier D. Vicente Doz, firmado á bordo del navío *San Agustín* en la bahía de Cádiz á 17 de Enero de 1780.—Relación del combate, escrita por D. Juan Rodríguez Valcarce, marqués de Medina, comandante del navío *San Julián*, Cádiz 20 de Enero.—Carta del mismo Marqués á D. Nicolás Bucareli, gobernador de Cádiz.—Relación hecha por D. Adrián Valcarce en San Roque á 22 de Enero.

<sup>2</sup> Historias de Lafuente, Galindo de Vera, Ferrer del Río, Danvila. Galería biográfica de Pavía. *Gibraltar*, por D. Luis García Martín. *Trafalgar*, por D. José Ferrer de Couto. *Historia de Gibraltar*, por D. Angel M. Monti.

<sup>3</sup> P. J. B. Nougaret, *Anecdotes militaires de tous les peuples*. Paris, 1808. *Biographie portative universelle*.



vieron algún muerto ó herido, se dudaba, porque ningún oficial ni individuo de la Marina de España lo aseguraba <sup>1</sup>.

En verdad, por más que igualados fueran todos en la gracia del Soberano, no cabe admitir que uno mismo se considerara el merecimiento de cada cual, dejando aparte la desdicha de los tripulantes del *Santo Domingo*, digna de luctuosa memoria <sup>2</sup>.

No parece equitativo nivelar al navío *San Julián*, por ejemplo, que afrontó tres á tres en el ataque á nueve contrarios, tras los cuales el *Real Forge*, de tres puentes, le acabó de allanar, gravemente herido y sin conocimiento el comandante, teniendo luego la ventura de recobrarlo, con aquellos otros navíos que gracias á *la ciega subordinación* de que habla la Real cédula, largando toda vela y dejando á su jefe á la espalda, consiguieron entrar en Cádiz sin disparar un cañonazo.

Respecto á D. Juan de Lángara, es censurable que navegara con la escuadra sin destacar fragatas á la descubierta, dejando aproximar al gran convoy enemigo sin verlo hasta que lo tuvo encima, causa primera de su desgracia. Es censurable la consulta hecha por señales acerca de la conveniencia de arribar á Cádiz, equivalente á la solicitud de una afirmativa á su particular opinión, y es de censurar el mandato de *Sálvese quien pueda*, aunque se reconozca la generosidad de espíritu que se lo inspiraba, resuelto á sacrificarse por los demás. No es lícito á un comandante el pensamiento de la propia personalidad, que significa poco en el cálculo de conveniencias del servicio. Sin consultas ociosas debió discurrir que la dispersión que ordenaba atraería la persecución, acaso prevenida, si por el contrario hubiera mantenido agrupada y compacta su escuadra, porque el objetivo del contrario, lo que á su comisión importaba era la marcha pronta del convoy, y no había de comprometerlo ni detener siquiera su avance por combatir en batalla, sabiendo hallarse próxima la escuadra de Córdoba y teniendo que ensacarse en paraje peligroso, con temporal adverso y en los días más cortos del invierno. Todo ello hizo Rodney, dando testimonio de las dotes de arrojo y de inteligencia que le adornaban, por la dispersión misma que le consentía dar caza en su camino y sólo poner en riesgo á una parte de los navíos cazadores. Lángara debió meditar igualmente si evitaría el combate aproximándose á las peligrosas arenas de Huelva y Ayamonte, para embarrancar y perder en ellas los bajeles, mejor que entregarlos en pelea desigual que había de lastimar el crédito de las armas.

<sup>1</sup> Carta del conde de Revillagigedo al de Aranda, de San Roque 4 de Febrero de 1780. Archivo general central. Estado. Legajo 4.195. Danvila, t. v, pág. 108.

<sup>2</sup> Se la dedicó D. Manuel Lassala, de la Compañía de Jesús, en oda de 19 estrofas, *Al denuedo y constancia con que peleó el navío Santo Domingo el día 16 de Enero de 1780*. Impresa en Valencia, año 1782, en 4.º



;Se le quiere adjudicar por lo ejecutado *gloria inmarcesible!* Gloria será de soldado valeroso que empeece á la aptitud de general; gloria parecida á la de D. Antonio de Gaztañeta en la batalla de Sicilia ó de cabo Passaro, cuando fué deshecha la primera escuadra borbónico-española.

He de señalar todavía una importante diferencia de criterio, pues que para lección se estudia la historia. En España se galardonó á todos los individuos de la escuadra vencida; en Inglaterra se sometió á Consejo de guerra á dos comandantes de la vencedora por no mostrar en la caza el ardor que los otros.

Un historiador de esta nación juzga desapasionadamente: «La escuadra enemiga, que no contaba más de 11 navíos, tenía, por tanto, la mitad de fuerza que la inglesa, y fué sorprendida, lo cual ciertamente no es excusa para una armada en tiempos de guerra <sup>1</sup>.»

Que no todos en España pensaban como el Gobierno, dispensador de gracias, indican papeles de la Biblioteca Nacional, en que se lee <sup>2</sup>:

## «LÁNGARA

Yo salí con diez navíos  
Á detener el convoy;  
Los perdí, contento estoy,  
Pues los buques no eran m'os.  
Mas yo con mis desvaríos,  
Andando en el mar ligero,  
Castigué al inglés severo,  
Pues no hizo más el pobrete  
Que llevarse seis ó siete  
Y hacerme á mí prisionero.

—  
Por perder siete navíos  
Á uno hicieron general;  
Al que pierde veinticinco,  
Pregunto yo, ¿qué le harán?»

En mi colección de estampas de marina hay una muy hermosa, grabada sobre cobre en Londres, que representa la batalla, según reza la leyenda:

«*A Representation of the memorable Action between the British Fleet under the command of Admiral Sir George Brydges Rodney Bart. and the Spanish Fleet commanded by D. Juan de Langara off Cape St. Vincent in the Evening of the 16<sup>th</sup> of Jan, 1780. In the above Engagement which was in tempestuous weather and Shoal Water, Sir George captured the Phoenix (the finest Ship in the Spanish service) and five more of the Line; besides one of Seventy Guns blown up during the Action. London. Published as the Act directs, 15 April 1782, by the Proprietor W. Byrne.*»

<sup>1</sup> Laird Clowes, t. III, pág. 450. El texto reza: «The enemy's squadron, being only eleven ships of the line, was but half the force of the British, and it was taken by surprise; which, to be sure, is no excuse for a body of war-ships in war-time. Caught unawares, the Spaniards took to flight too late.»

<sup>2</sup> Manuscritos, S. 361 y Kk. 66, fol. 136 vuelto.