

## Los Franceses en Menorca

### I.

#### Causas que determinaron la conquista

La historia militar de Francia durante la última centuria de su antigua monarquía, está caracterizada por una serie de gloriosos descalabros sufridos en su lucha por mar con Inglaterra. Celosa ésta del poderío marítimo francés, mas aparente que real, inauguró con la restauración que elevó al trono á Carlos II (1660) una política esencialmente marítima y de sorprendentes resultados, gracias al *acta de navegación* promulgada por el valiente revolucionario Oliverio Cromwell y á la sombra de la paz interior que reinaba, asegurada, no ciertamente por el receloso y vengativo carácter del rey, sino consecuencia de las libertades que á Inglaterra había aportado la revolución de 1649.

La guerra de la Liga de Augsburgo terminada por el tratado de Riswik (1697); la de la Sucesión al trono de España, á la que puso fin el de *Utrecht* (1713); la campaña de la *Pracmatica* ó de la sucesión de Austria terminada con la paz de *Aquisgran* ó de *Aix-la-Chapelle* (1743) la guerra de la Independencia Americana, á la que dió principio la insurrección de Boston (1773), y fin el tratado de *Versalles*; la lucha de los Siete años, y demás episodios marítimo-militares que llenan la historia de aquel siglo decontinua hostilidad entre la Gran Bretaña y Francia, ponen de manifiesto su constante rivalidad, algunas veces suspendida, jamás abandonada, la cual no desapareció con la fastuosa monarquía, pues fué mas adelante á agitar la Revolución y el Imperio.

Considerar la marina militar atención preferente entre todas las que Francia tenía, era el único camino que, ante el antagonismo manifiesto, podía seguir aquel gobierno para salir airoso en sus empresas; y sin embargo, apesar de estar patente el estado de postración en que la habían dejado las últimas guerras de Luis XIV, Francia se limitaba á hacer de vez en cuando esfuerzos intermitentes para reponer las bajas producidas en el material de su escuadra, contemplando con necia tranquilidad la sabia política de su rival, que se traducía en un esfuerzo constante para multiplicar sus fuerzas navales, aumentando el poderío de las mismas con acertadas disposiciones que tendían á formar entre el personal y material un conjunto fuerte y armónico. En Francia la marina era, administrativa y materialmente considerada, una creación artificial, y en cambio la inglesa resultaba el producto natural y vigoroso de un país esencialmente marítimo, donde radican numerosas y bien organizadas reservas.

Luis XV, una vez libre de la Regencia que, á disgusto suyo y en contra de la voluntad de su padre, ejercía el duque de Orleans, siguiendo los consejos de su primer ministro y antiguo preceptor el cardenal Fleury, trató de asegurar tranquilidad al Estado pactando con Inglaterra una alianza que duró hasta la muerte del purpurado, pues no descansando en sólida base vivió solo el tiempo, que el que la personificaba. Durante esta corta etapa de paz la marina militar francesa tuvo un incremento, efecto de uno de los esfuerzos intermitentes antes mencionados, quizá el más notable, y al que se debe parte no pequeña en el éxito de la campaña que vamos á estudiar, inaugurado bajo la dirección de un comprendedor é inteligente ministro de Marina.

Mr. Rouillé, al que nos referimos, estuvo al frente de la Armada de 1747 á 1754, en cuyo sitio formó el propósito de sacarla del abandono, por todos conceptos funesto, en que la habían sumido la mala interpretación dada por el país á la alianza inglesa, y la penuria del tesoro, quizá aumentada con la introducción del *papel moneda*: según sus planes y proyectos Francia debía disponer dos lustros después de 110 navíos de línea, 54 fragatas y número proporcionado de embarcacio-

nes de menos tonelaje, pero desgraciadamente se vió obligado á permutar el ministerio por el de negocios extranjeros, cuando solo contaba con 57 de los primeros.

Fué reemplazado por Mr. Machault (1754 á 1757), que puso al servicio de la Marina, y del proyecto de su antecesor, el reconocido talento, la energía, é incansable actividad demostradas en importantes cargos por él desempeñados, y puestas nuevamente de manifiesto al organizar con un espíritu altamente previsor la expedición á la isla de Menorca. Se propuso con 60 millones anuales elevar la marina á la altura de la inglesa, pero por causas que ignoramos se suspendió el abono de la citada cantidad, y como consecuencia de ello en 1756 la flota francesa se componía solamente de 63 navíos á flote y 7 en gradas, con la agravante de que ocho de los primeros estaban en mal estado é incapaces de prestar servicio, y otros diez cuyo armamento no podía terminarse por falta de pertrechos, quedando por tanto un efectivo de 45 navíos y 30 fragatas casi todos mal dotados, y deficientes en sus pertrechos tanto marítimos como militares.

Inglaterra en cambio poseía 89 navíos y 70 fragatas dotadas con personal inteligente y pertrechados con esmero; disponía de recursos navales con buena organización; de dotaciones envalentonadas por repetidos triunfos; de espíritu marítimo bien definido en toda la nación, sostenido por una política que reconociendo por único fin el *sea power* (dominio del mar), no podía ver con buenos ojos los progresos de la marina francesa, que era preciso detener aniquilándola. La paz consecuencia de la alianza que negoció el ministro purpurado debía terminar, y efectivamente se hicieron renacer las dificultades suscitadas en 1748 por asuntos de límites en el valle de Ohio, y se provocó descaradamente á Francia con el asesinato del Teniente Jumonville en 1754, con la agresión del almirante Boscawen en aguas de Terranova en 1755 y con las constantes piraterías de los ingleses en todos los mares, con las cuales en algunos meses apresaron 300 buques de la marina mercantil francesa y más de 6.000 marineros de la misma nacionalidad.

No siendo nuestro objeto narrar punto por punto aquel período histórico, sino poner tan solo de relieve la ineludible ne-

cesidad en que Francia estaba de responder con las armas á los ultrages que recibía de una nación que se *llamaba amiga*, nos limitaremos á exponer á la ligera el asesinato del joven oficial N. Coulon de Jumonville y la agresión del almirante inglés Boscawen, hechos inauditos que ponen de manifiesto el espíritu provocativo adoptado por las armas de la Gran Bretaña, sin duda obedeciendo órdenes reservadas del Gabinete de Saint-James.

Con objeto de explotar unos terrenos vendidos secretamente por el Rey de Inglaterra á un particular y situados á lo largo de *Belle-Rivière*, se formó una compañía inglesa que concibió el proyecto de apoderarse de todo el comercio que se hacía en el valle de Ohio por los súbditos franceses, que lo ocupaban desde su descubrimiento. No habiendo quedado bien determinados en el tratado de Aix-la-Chapelle los límites de los terrenos de aquel valle, pertenientes á Francia, en 1749 el coronel Cornwallis gobernador inglés de la Arcadia intimó á algunas colonias francesas á que prestaran juramento de sumisión á la Gran Bretaña, y construyó fortines en terrenos de Francia, que ocupó una vez evacuado por sus moradores, los cuales buscaron mayor protección acercándose al Canadá.

Enterado de lo ocurrido el Gobernador francés de dicha región, Marqués de Vandreuil-Cavagnac, ordenó (1753) á Mr. Contrecoeur, que estaba al frente de la extensa comarca que los ingleses invadían, los detuviera en su avance; y concedor más adelante dicho señor de que había llegado de Virginia un cuerpo organizado, juzgó conveniente enviar un emisario á parlamentar, pues las instrucciones que tenía del Rey le ordenaban «que sostuviera los derechos y posesiones de S. M. contra todas las pretensiones inglesas, evitando á todo trance dar ningún motivo justificado de queja». El parlamentario elegido fué Mr. Jumonville, el cual acompañado de 30 hombres salió del pequeño fuerte *Duquesne* el 18 Mayo de 1754 hacia el *Necesité*, recibiéndole á tiros las avanzadas del mismo. En vano trató de hacer comprender que su misión era pacífica, y cuando más en ello se esforzaba recibió un balazo en el pecho que le arrancó la vida, siendo todos sus acompañantes hechos prisioneros, menos uno que logró escapar llevando al fuerte *Duquesne* la triste noticia de tan ruin atentado.

Mr. Contrecoeur deseoso de vengar la muerte del joven oficial, organizó una columna de 500 franceses sostenidos por una tribu salvaje de Belle-Riviere, cuyo mando confió al Capitán Coulon de Villieres, hermano de la víctima. El 28 de Junio se puso en movimiento la columna y el 3 de Julio se presentó ante el fuerte inglés que defendían los asesinos de su hermano, á los que atacaron los franceses con tal vigor é impetuosidad, que les obligaron á capitular á las ocho horas de encarnizada lucha, imponiendo el capitán Villieres las condiciones de la rendición en un documento que empezaba como sigue: «Como nuestra intención jamás ha sido turbar la paz y buena armonía existente entre nuestros países, sino vengar tan solo el asesinato cometido en la persona de uno de nuestros oficiales, portador de una misión pacífica, concedemos indulto á todos los ingleses encerrados en el fuerte bajo las condiciones siguientes etc. etc.»

Al llegar las noticias á Europa el gobierno de Versalles reclamó del gabinete de Saint-James, sin lograr ser atendido, y entonces Luis XV salió de su letargo y ordenó considerables armamentos que hacían preveer la aproximación de una formal campaña. El Ministro de Marina Mr. Machault dispuso el armamento en Brest de dos escuadras, una para enviar socorros al Canadá, la otra para operar en el Océano: hizo preparar más adelante otra en Tolón y fué concentrando tropas en Languedoc y Provenza bajo el nombre de *ejército de las costas del Mediterráneo*, poniendo mas tarde este último al mando del Duque de Richelieu y la escuadra de Tolón bajo la insignia del Almirante Galissoniere.

De las dos escuadras que se armaban en el Arsenal de Brest, una compuesta de diez y seis navíos á las órdenes del Almirante Conde de Bois de la Mothe debía conducir al Canadá los refuerzos reclamados por el Gobernador marqués de Vandreuil, y efectivamente una vez lista se hizo á la mar con rumbo á Quebec, pero al entrar en el Golfo de San Lorenzo había perdido tres navíos, el *Alcide*, el *Lys* y el *Dauphin-Royal*, que retrasados del núcleo de la escuadra fueron atacados el 10 de Junio de 1755 por el almirante inglés Boscawen en la embocadura del golfo y después de sostener con toda bravura un

combate desigual con las fuerzas del *almirante-pirata*, se rindieron los dos primeros consiguiendo el *Dauphin-Royal* escapar y regresar á Brest.

„Mr. Hocquart Comandante del *Alcide*—dice el marqués de „Argenson, Presidente del Consejo de Ministros, en sus Memorias (1)—y muchos otros oficiales prisioneros de los ingleses „llegados á Francia con la palabra de honor empeñada han sido „humillados. Fueron horriblemente maltratados en Inglaterra y América, encerrados en el fondo de una oscura y húmeda sentina, metidos en la barra y faltos de alimentación. „Está visto que la política de los ingleses consiste en tratar de „hundir lo poco que nos queda de Marina y para ello emplean „los medios más crueles.,

A las explicaciones reclamadas por la corte de Francia al gabinete de Inglaterra se limitaron á contestar que al Almirante Boscawen había provocado combate debido á una mala inteligencia sobre la que no podía dar explicaciones; y aunque Luis XV, fundándose en que no se había declarado la guerra, ordenó que fuese puesta en libertad la corbeta inglesa *Blaford*, apresada en 30 de Agosto de 1755, y toda su dotación incluso el gobernador de la Carolina Mr. Lyttelton al que se ocuparon documentos que ponían fuera de toda duda la perfidia inglesa, los buques de Francia y sus dotaciones continuaban detenidos, y cada día llegaba la noticia de nuevas piraterías llevadas á cabo por las naves de la Gran Bretaña en buques de la marina comercial francesa.

Estas provocaciones sin nombre y otras muchas más que sería interminable relatar, prueban de manera inequívoca que la guerra entre Francia é Inglaterra de derecho existía, aunque no la quisiera Luis XV, desde 1755, por mas que no fuese oficialmente declarada hasta que al año siguiente se emprendió la conquista de Menorca.

José Riera y Alemañy.

(Continuará).

(1) -Tomo IV pag.ª 256.

## Los Franceses en Menorca (\*)

### II.

#### Organización de la campaña

EN Julio de 1755 se recibió en Tolón la orden de armamento para una escuadra compuesta del mayor número posible de navíos y se procedió en el arsenal militar á carenar los buques desarmados, á aparejarlos después de una minuciosa recorrida de los mástiles, velámen y cabullería y á limpiar sus fondos, operaciones largas de sí, y más disponiendo solamente de los pocos recursos del citado arsenal y de los medios con que se contaba entonces para la ejecución de estas faenas.

El destino que debía darse á esta escuadra y al ejército en vía de organización, llamado *de las costas del Mediterráneo*, que indudablemente debían operar juntos, era de todo punto ignorado, dando lugar tan formidable armamento á muchos comentarios. Unos creían que la República de Génova, aliada de Francia había reclamado su intervención armada en los asuntos de Córcega, otros que se trataba de renovar las tentativas, proyectadas durante la guerra anterior, de un desembarco en las costas de Inglaterra, y nadie, ni en Francia ni fuera de ella, sospechó por de pronto que el golpe de mano iba contra la isla de Menorca en poder de los ingleses desde 1708 que la habían arrebatado á España á nombre del Pretendiente.

Y sin embargo, nada más natural que intentar la toma de

(\*) Véase página 255 de este tomo.

esta isla. Su posesión además de ser altamente estratégica para Francia la libraba de una vecindad muy peligrosa, ponía á dicha nación en condiciones de entablar con España una ventajosa alianza y de paso infería profunda herida al orgullo de la Gran Bretaña, originándole á la par serios perjuicios á sus intereses en el Mediterráneo. No faltó por tanto quien, aunque tarde, diese en Inglaterra la voz de alerta, pues próxima á realizarse la expedición militar apareció en aquella nación un folleto anónimo con el título de *Cartas de un comerciante á un milord* cuya paternidad se atribuyó al notable ingeniero militar Mr. Armstrong, autor de numerosos escritos sobre Menorca y profundo conocedor de la isla y de sus fortificaciones cuya construcción había proyectado y dirigido. En él, después de poner de relieve la gran importancia que para Inglaterra había tenido la adquisición de la isla, se lamentaba de que no se le prestara atención proporcionada bajo el punto de vista de la defensa, y demostraba lo expuesta que permanecía á un golpe de mano, que dadas las relaciones internacionales de entonces era natural que Francia tratara de dar. «Nosotros—decía el comerciante anónimo al final de su interesante y previsor escrito—solo podemos prevenir dolorosos reveses para la patria ordenando que una escuadra bastante poderosa para impedir el desembarco de los franceses salga inmediatamente de nuestros puertos: una vez efectuados, dudo que todas las escuadras reunidas puedan conseguir detener el avance y arrebatarnos la «presa.»

En Francia se llevaba con tanto secreto la finalidad del armamento que nos ocupa, que las personalidades mas notables que en él intervenían eran por completo desconocedoras del objeto del mismo, hasta el punto de desprenderse de las notables Memorias del Marques de Rochambeau que el 15 de Marzo de 1756, día en que el Consejo de Ministros reunido en Choisi decretó la conquista de Menorca, el proyecto de la misma era ignorado del Vicealmirante Masiac, Comandante del puerto de Tolón, que llevaba bastantes meses desplegando toda su actividad en el armamento de la escuadra.

El 21 de Febrero d 1756 ordenó Luis XV al Ministro de Marina que enviara al Almirante Galissonniere instrucciones de-



talladas para la conducción á aguas de Menorca de un cuerpo expedicionario, especificando las precauciones que debía tomar para no comprometer la escuadra de su mando ni el ejército cuyo convoy se le confiaba. Al mismo tiempo el Rey escribía desde Versalles la siguiente carta al citado almirante.

«En las instrucciones que he ordenado fueran enviadas para que os sirvieran de norma en el mando de la escuadra mientras dure la campaña contra la isla de Menorca, al frente de la cual he puesto á mi primo el Duque de Richelieu, habreis visto que los reales deseos se reducen á que prestéis atención preferente á la conservación de mi escuadra y de las tropas que constituyen el ejército expedicionario.

«Como juzgo que la pronta salida del puerto de Tolón ha de ser el medio más eficaz de asegurar el éxito de la empresa, deseo que en el caso, que no espero, de que sufra retraso el completo armamento de los navíos estudiéis con el Mariscal Richelieu, si sería conveniente acelerar la salida de la escuadra dejando algunos en Tolón y saliendo el resto con la flota que debe trasportar á la isla de Menorca las tropas y su aprovisionamiento, dejando dadas las oportunas órdenes para que los citados navíos se incorporen en aguas de Baleares tan pronto hayan completado su armamento. Es mi voluntad, sin embargo, que no os decidáis á esta reducción de la escuadra si no tenéis asegurada la travesía de la misma á Menorca, su permanencia probable en aquellas aguas y el regreso á Tolón: insisto en que no deseo que mi escuadra pueda verse comprometida, ni correr peligros el ejército expedicionario que ha de conducir.»

El día 2 de Marzo llegó Galissonnière á Tolón. Encontró bastante adelantado el armamento de la escuadra, pues como se sabe desde Julio del pasado año dedicaban al mismo toda su actividad Mr. Masiac Vice-almirante de la Armada Comandante del puerto de Tolón y el Intendente de Marina Mr. Villeblanche, pero parte de sus iniciativas y laudables esfuerzos se estrellaban contra la falta de maestranza instruida, de marineros para las dotaciones y de trasportes para los víveres y material de guerra.

A pesar de que fuese patente el movimiento nacional que en

contra de Inglaterra reinaba en todas las costas francesas; del decidido auxilio que recibió el Almirante del Gobernador de la Provenza Duque de Villars y demás autoridades civiles de Marsella y Tolón; de que la República de Génova se asoció al movimiento patriótico francés enviando obreros, marinos y dinero, Galissonnière no conseguía llevar el armamento con la rapidez que eran sus deseos á causa de la falta de personal con que dotar la escuadra, debido á que los marineros se escondían y las levas se hacían muy difíciles, casi imposibles, á los encargados de llevarlas á cabo. Siendo el origen de la demora la costumbre entonces existente en Francia de pagar tan solo medio salario al marinero desde su llegada á bordo hasta el día de salida á la mar, lo cual hacía que ellos tuviesen interés en que resultara corto este intervalo, propuso el Marqués de Galissonniere el día 4 de Marzo al Ministro que fuera abonado el sueldo por entero á la marinería con lo que saldrían casi todos de sus escondrijos facilitándose el armamento de la escuadra, cuya petición fué reiterada el 7, día en que el Almirante decía al Ministro: «renuevo mi petición para que tengais la bondad de dar pronto órdenes terminantes y precisas para que se puedan completar las dotaciones, debiendo significaros que tengo bien pocas esperanzas, hágase lo que se haga, de que esto pueda conseguirse antes de los primeros días de Abril.»

Hasta tal punto llegaban las dificultades en la leva que por falta de brazos no habían podido ser llevados de la dársena del arsenal á la bahía cinco navíos cuya carena estaba terminada. La impaciencia del Gabinete de Versalles, sobre todo después del 15 de Marzo en cuya fecha como se sabe decidió el Consejo de Ministros la expedición á Menorca, aumentada por el contenido, poco favorable para el personal de la Armada, de las cartas que el Comisario de Guerra Mr. Portalis escribía al Presidente del Consejo, Conde de Argenson, hicieron devorar al Marqués de Galissonnière bastantes amarguras y dieron lugar á que el Gobierno enviara á Tolón al Teniente General Mr. Maillebois para ser informado de los retrasos sufridos tanto en el armamento terrestre como en el marítimo. El día 21 escribía el Almirante al Ministro de Marina Mr. Machault: «En el curso de una conferencia tenida con Mr. Maillebois, que llegó ayer

«tarde, me ha hecho muchas preguntas que todas tendían á averiguar el intervalo que ha de trascurrir para que estemos listos... Nuestras faenas son siempre inciertas y los que no están acostumbrados á ellas se admiran de tanta incertidumbre»; y el día 23 en otra carta le decía: «Siento en el alma no poder dar noticias definitivas sobre el término de nuestro armamento... Mr. Maillebois ha hecho desaparecer algunos inconvenientes y espero que el Mariscal Richelieu, que llegará esta tarde á Marsella, los hará desaparecer en mayor número: espero también que no me verá en la necesidad de dejar retrasados en Tolón fragata ni navío alguno. La enormidad de impedimenta que embarca el ejército en los buques de transporte, necesita su tiempo, y este nos dará probablemente el necesario para completar las dotaciones».

Las cosas sucedían como anunciaba el previsor almirante. El Duque de Richelieu á su llegada el día 27 y despues de manifestar á los generales del ejército expedicionario la contrariedad que le causaba lo atrasado que encontró el armamento, reunió á los gefes de marina que iban al frente del movimiento para expresarles la necesidad de un gran esfuerzo con el fin de llegar á las costas de Menorca antes que la escuadra inglesa, empleando con ellos la persuasiva elocuencia de que estaba dotado y salió de la reunión convencido de la buena fé é incansable actividad de Mrs. Galissonniere, Masiac y Villeblanche que encontró admirablemente dispuestos á llevar á cabo un último esfuerzo en bien del interés general. A instancias de ellos tomó Richelieu bajo su responsabilidad personal el compromiso de dar una prima á todos los marineros que hicieran su presentación antes del 1.º de Abril, cuya medida hizo que á los pocos días pudiera escribir al Ministro de Marina en los siguientes términos: «Con gran satisfacción he visto disipar los temores que tenía de nuevos retrasos por falta de marinería, y me parece que los buques de la escuadra tendrán el completo de sus dotaciones dentro de breves días.....» Efectivamente así ocurrió, y días antes de que por parte del ejército se hubieren ultimado los preparativos, el Almirante Galissonniere tenía fondeada en bahía y lista para hacerse á la mar su escuadra que fraccionó en las tres divisiones siguientes:

**1.<sup>a</sup> División**

Foudroyant	80 cañones	Almirante	Galissonniere.
Temeraire	74	id.	Comandante Beaumont.
Guerrier	74	id.	Comandante Villars de La Brosse.
Fier	50	id.	Comandante Herville.

**2.<sup>a</sup> División**

Redoutable	74 cañones	Jefe de Escuadra	Comendador Glandevéz
Lion	74	id.	Comandante Marqués de Saint-Aignan.
Orphée	64	id.	Comandante Raymondis.
Tritón	64	id.	Comandante Mercier.

**3.<sup>a</sup> División**

Couronne	80 cañones	Jefe de Escuadra	La Clue
Sage	64	id.	Comandante Revest.
Content	64	id.	Comandante Sabran.
Hippopotame	50	id.	Comandante Rochemaure.

A la primera división se le llamó *escuadra blanca* por arborar sus buques gallardetes de este color en el palo mayor y bandera blanca en dicho palo el buque almirante, y á la segunda y tercera se las denominó *escuadra blanco-azul* y *escuadra azul* respectivamente por los colores en ellas adoptados para los gallardetes é insignias.

Además acompañaban á la escuadra en concepto de buques para desempeño de comisiones las siguientes fragatas:

Junon	32 cañones	Comandante	Beaussier de Quies
Rose	30	id.	Comandante Costabelle.
Gracieuse	24	id.	Comandante Marquisan.
Topaze	24	id.	Comandante Carnoy.
Nimphe	20	id.	Comandante Lisle-Callian.

Por otra parte se habían fletado numerosos barcos mercantes para la conducción de tropas, caballería, ganado, material de artillería y demás impedimenta, los cuales una vez bien acondicionados en Marsella y otros puertos del mediodía de Francia y con el material y víveres á bordo se hicieron á la vela para agregarse en Tolón á la escuadra de combate que debía convoyarlos.

El ejército preparado para esta campaña gracias á la actividad sin límites y espíritu organizador del Intendente de Provenza Mr. de la Tour, Comisarios Portalis y Causau y de los Generales Mr. Maillebois, Conde de Lannión y Redmont, estaba formado por 25 batallones bajo el mando del invicto Mariscal Richelieu que tenía á sus inmediatas órdenes en calidad de Tenientes Generales al Conde de Maillebois y al Marques del Mesnil. Los batallones estaban sacados de los siguientes regimientos:

Royal . . . . .	2 batallones.
Briqueville . . . . .	2 »
Bretagne . . . . .	2 »
Royal-Marine . . . . .	2 »
Vermandois . . . . .	2 »
Royal-Italien . . . . .	1 »
Médoc . . . . .	2 »
Talaru . . . . .	2 »
Royal-Contois . . . . .	2 »
Cambis . . . . .	1 »
Rohan-Rochefort . . . . .	2 »
Hainaut . . . . .	2 »
La Marche . . . . .	1 »
Soissonnais . . . . .	1 »
Chabrié, de artillería . . . . .	1 »

TOTAL. . . . . 25 batallones.

cuyas tropas en conjunto alcanzaban á 12.000 hombres. Además quedaron en Francia, por no estar dispuestos el día de la marcha, dos batallones del regimiento de Trainel, dos del de Niza y uno del de Combis, los cuales se incorporaron al ejército expedicionario mientras sostenía éste el sitio memorable del castillo de San Felipe.

Las tropas se dividieron en seis brigadas. Las tres á las órdenes del Conde de Maillebois estaban mandadas por Mr. de Blinière, y marqueses de Roquépine y de Pusignieu: y las que tenían á su frente al marques del Mesnil reconocían por Jefes al Conde de Serre, y marqueses de Monti y de Talaru.

El Estado Mayor del ejército expedicionario según las relaciones oficiales estaba formado por los señores siguientes:

El Mariscal General en Jefe; dos Tenientes Generales que son los antes citados; cinco Mariscales de Campo, Conde de Lannión, Marqués de Monteynard, Príncipe de Beauvan, Marqués de Laval-Montmorency y Príncipe Luis Eugenio de Wurtemberg. El Brigadier de caballería Mr. Redmond al que asignó el Mariscal el cargo de Cuartel Maestro ó Mariscal de alojamientos, llevaba á sus órdenes al Marqués de Puygségur, Mr. Mandave, Conde de Luppé y Mr. de Rey. En calidad de Mayor General iba Mr. de Souyn; como Jefe de artillería é ingenieros el Brigadier Mr. Guiol de Guiran auxiliado por los ingenieros Mrs. Boniface y Roquepique y por el Barón de Chabrié que tenía el mandó directo del batallón de artillería de su nombre y de las compañías de minadores y zapadores. La Administración estaba confiada al Comisario ordenador Mr. Causan que llevaba á sus órdenes en calidad de auxiliares á Mrs. Portalis (hijo), Farconnet Atheóse y Vivier. Además iban agregados al Estado Mayor el Duque de Fronsac Capitán de Dragones é hijo de Richelieu y el Conde Egmont-Pignatelli, caballero español que á principios de año había contraído matrimonio con una hija del Mariscal.

Ante la relación de la impedimenta embarcada en los navíos, que la índole de este trabajo no me permite reproducir, llama poderosamente la atención el gran lujo de equipaje y criados afectos á los personajes que se acaban de citar. Independiente de ello para trasporte de las tropas que no iban en los navíos de guerra fué preciso fletar las embarcaciones siguientes:

Buques destinados al trasporte de tropas de infantería . . .	49
Id. id. al id. de caballos, mulos y equipajes de Generales . . . . .	9
Buques destinados al trasporte de pólvoras y material de artillería. . . . .	25
Buques cargados de Bueyes. . . . .	47
Id. id. de ganado lanar, forrages y agua . . . . .	12
Para trasporte de efectos de subsistencias y material de hospitales . . . . .	38
TOTAL. . . . .	180

Entre estos buques figuraba un jabeque mallorquín, mandado por un experto capitán fué asignado al navío almirante á las inmediatas órdenes del mariscal. Este creyó haber hecho una gran adquisición al dar con él, pues el 1.º de Abril escribió al Ministro: «En el puerto de Marsella se ha encontrado un «jabeque mallorquín mandado por capitán que además de tener «hácia nosotros gran predilección y deseos de conducirnos, es «muy conocedor de toda la isla de Menorca, habiéndome facilitado interesantísimos datos. Mr. Villeblanche lo ha contratado, de lo que supongo habrá dado ya conocimiento, y yo espero que el Capitán nos prestará servicios de gran utilidad».

El embarco de las tropas empezó el día 4 de Abril y terminó el 8, desde cuya fecha escuadra y convoy quedaron en la rada exterior de Tolón pendientes de la señal de partida que debía izarse en el navío capitana: la expedición entraba en una nueva fase durante la cual el Mariscal Richelieu se veía obligado á eclipsarse, á ceder el puesto preeminente al insigne Galissonnière en cuyas manos radicaba el éxito de la campaña, no solo mientras durara la corta navegación que representaba salvar las 220 millas que separa Menorca del puerto militar francés, punto de partida de la flota, sino durante toda la campaña, que como todas debía resolverse á favor del beligerante que consiguiera dominar en el mar. Richelieu conservaba el mando supremo de aquel núcleo de fuerza armada, para él eran los laureles y los sinsabores que se cosecharan en la campaña que ocupaba la atención de Francia entera, pero el éxito de la conquista estaba en manos del almirante, que si lograba el dominio del mar balearico podía rendir la isla sin disparar un solo tiro contra sus fortalezas.

Las indicaciones del capitán mallorquín, profundo conocedor del espíritu que reinaba en Menorca y no del todo ignorante de los elementos con que contaban los ingleses en la poderosa fortaleza de San Felipe, debió ser de gran utilidad para el mariscal al que no habían podido facilitar los ministerios de Guerra y Marina más que datos incompletos, y á todas luces deficientes para emprender campaña de tanta importancia militar, entre los que ocupaba *el primer lugar* un plano español muy antiguo de la entrada de Mahón levantado antes de que

las fortificaciones de San Felipe hubiesen sido reconstruidas por Inglaterra. «Cuando el mariscal partió de Versalles—dice «en sus Memorias el marqués de Rochambeau—no se había podido encontrar mas que un plano antiguo del puerto de Mahón «en el Ministerio de Marina». También había alcanzado Richelieu algunos datos en una interesante conferencia tenida con un oficial, Mr. Bermond, que recientemente había entrado en el puerto de Mahón y hecho un exámen visual del exterior de la fortaleza de San Felipe.

Todo esto demuestra á las claras que las órdenes del Poder Central emanadas para emprender la conquista de Menorca, no obedecían al perfecto conocimiento de la importancia militar de la campaña, en la que solo se podía salir airoso si la suerte acompañaba la inteligencia de los generales y la fé de los soldados. Tan grandes eran las dificultades que existían que es opinión general en Francia que la campaña no obedecía más que á intrigas palaciegas hurdidas por el Presidente del Consejo Conde de Argenson y Mad. Pompadour, que tenían por objeto desacreditar al joven mariscal encumbrado sobre el montón de laureles que conquistó en cuantas campañas había tomado parte: la lectura de las Memorias del Conde revelan claramente los celos que en su espíritu despierta la popularidad del gran Richelieu, pero no creemos de ninguna manera, como asegura Soulavie, que tomara parte en tales intrigas, y si firmemente que si hubiese estado mejor informado de los elementos de defensa con que contaba el puerto de Mahón no habría apoyado y defendido ante el Consejo la idea de arrebatar Menorca á los ingleses.

El caso es que Richelieu no protestó la orden, antes bien demostró halagarle dirigir aquella campaña cuya importancia militar desconocía, según confesión propia hecha más de una vez durante el curso de la misma, y que el día 8 de Abril embarcó con su Estado Mayor á bordo del navío *Foudroyant* dispuesto á salir á la mar cuando lo juzgara conveniente el almirante. Antes de partir solicitó que le fueran enviadas tan pronto como fuera posible las mayores piezas de sitio que había en la Plaza de Antibes por creer insuficientes las 36 bocas de fuego de diferentes calibres que había embarcado. También



fué informado de que el ingeniero Mr. Boniface, de cuya inteligencia y saber tanto esperaba el mariscal, había caído gravemente enfermo y no podía por tanto acompañarle en la campaña, lo cual originó la más grave de las contrariedades experimentadas por Richelieu durante la organización de la misma.

Para dar á conocer las incidencias ocurridas en la Escuadra desde la fecha citada hasta que fondeó en las proximidades de Ciudadela, nos limitaremos á copiar parte de un manuscrito inédito, diario de un oficial del ejército francés que debemos á la amabilidad de su dueño el ilustre menorquín Excelentísimo Sr. D. Teodoro Ládico el cual dice así:

Día 9 Abril.—La flota se hace á la vela con objeto de ir á fondear en las islas Hyerès, pero un cambio inesperado de viento y el haber refrescado mucho nos obligó á arribar de nuevo á la rada de Tolón (1).

Día 10 id.—Sale la flota á la mar con rumbo á Menorca y á tres leguas del fondeadero el almirante ordena por medio de banderas virar arumbando de nuevo á la rada de Hyères. La mar es gruesa y el viento huracanado lo cual hace temer abordages entre los navíos, á pesar de lo cual se fondeó sin incidente alguno en el punto indicado.

Día 11 id.—Continuamos fondeados en la rada de Hyerès, pues á pesar de haber calmado la mar á medio día, como el viento no era favorable para el viaje y arreciaba más se creyó prudente aplazar la salida.

Día 12 id.—Al amanecer aparecen en la Capitana señales de levar y largar el aparejo: el tiempo está inseguro, el cielo cubierto y el viento favorable. Apenas la escuadra está en alta mar desfoga, en lluvia y viento, un fuerte chubasco quedando entablado viento contrario que á las 4 de la tarde sopla con violencia y pone la mar agitadísima. Dadas las dificultades para las maniobras se temen abordages y como el viento arrecia y la noche está muy obscura no se procura más que alejar unos navíos de otros. ¡Que no se pierda la flota!

(1) Según consta en el Diario del Comendador Glandevéz (pág.<sup>a</sup> 321) Jefe de Escuadra de la 2.<sup>a</sup> División el navío *Sage* varó en Cabo Sepet, y habiendo el almirante ordenado á los demás buques fuesen á prestarle auxilio dió lugar á que se retardase la llegada.

Día 13 Abril.—Si el temporal de la noche hubiese durado mucho, la escuadra y la expedición habrían corrido inminente peligro. Originó sin embargo la dispersión de la flota, y como el viento ha calmado mucho, los navíos permanecen al paio á unas 30 leguas de Tolón con objeto de concentrarse después: la reunión de todos los buques se hará imposible, pero parece que lo van haciendo muchos pequeños transportes con víveres que han aguantado el temporal. A puesta de sol continuamos viaje, y como el viento es flojo se anda muy poco.

Día 14 id.—Hermoso sol, mar tranquila, viento bonancible y á la vista de las costas de España. Al medio día refresca el viento, sin ser contrario, y más tarde llueve y se levanta mar: por la noche hay un recalmán (1).

Día 15 y 16 id.—El viento acabó por quedar calma por la noche. Al amanecer se ven las costas de España á unas 6 leguas y navegamos, impulsados por un débil terral, con la proa hácia Menorca. Este viento dura poco, y al cesar continua el mar agitado: como los buques quedan sin gobierno muchos se abordan dando lugar á pequeñas averías que son remediadas. Se aprovecha la más ligera brisa para alejarse los unos de los otros.

Día 17 Abril.—Toda la noche en calma. Empieza á reinar el descontento entre el ejército expedicionario por no ver fin á un viaje que se había concebido corto: queda agotado el pan y la carne fresca, el agua es de mala calidad, la limpieza de los navíos deja que desear, cuyas circunstancias dan origen á murmuraciones. Sopla de nuevo viento favorable y la alegría renace entre nosotros: á las dos de la tarde se navega con todo el aparejo en viento á la vista de los montes de Mallorca que se dejan por estribor.

Día 18 id.—Domingo de Pascua amanecemos á tres millas de cabo Cavallería, de la isla de Menorca, y gobernamos con poquísimo viento hácia cabo Bajoli en demanda del freu que la separa de la isla de Mallorca. La mar cada vez más her-

(1) Grandevez en la página 327 de su interesante *Diario* dice que á las 8 de la mañana el almirante le ordenó dar caza á un velero que una vez reconocido resultó ser francés y enteró al Comendador de que en Marsella corría el rumor de haber salido de Inglaterra para el Mediterráneo una escuadra compuesta de 21 navíos.

mosa, el viento queda en completa calma después de fondeados los navíos de la vanguardia frente á una playa situada á unas 4 millas de Ciudadela: los otros se hacen remolcar por sus embarcaciones menores.

Día 20 Abril.—Ya en tierra hemos sabido las desgracias sufridas por la flota de transporte sobre todo á 5 compañías del regimiento de Vermandois y 4 y media del de Cambis. La suerte del buque que las conducía inspira viva inquietud, pues fué abordado varias veces por el navío de guerra *Trilon* quedando muy mal tratado: hizo señales pidiendo auxilio sin que fuese posible socorrerle.

Faltan tambien mucho transportes que el temporal del 12 alejó del núcleo de la Escuadra: en su mayoría van cargados de soldados de caballería, víveres y mulos comprados por el Monarca y destinados al servicio de la artillería.

Día 23 id.—.....una parte del Regimiento de Cambis que se creía perdida, con su Coronel, acaba de llegar: han sido jerguetes del viento y fueron arrojados sobre la costa de Berbería volviendo á Tolón; y despues de reparadas las averías se ha incorporado con gran rapidez. No faltan más que algunos trasportes.

Día 6 Mayo.—El *Sainte Esprit* que se creía perdido, cargado de artillería, ha llegado: todo el convoy se ha reunido á excepción de un transporte cargado de víveres.

\* \* \*

Dejemos á la escuadra y convoy fondeados frente á Ciudadela, para dar principio á la narración del desembarco y demás episodios de la campaña.

**José Riera y Alemañy.**

(Continuará).

## Los Franceses en Menorca (\*)

### III.

#### Desembarco del ejército expedicionario

**A**PESAR de que al salir la escuadra de la rada de Tolón no se tenían noticias de armamentos extraordinarios en Menorca; de que nada había intentado Inglaterra para detener en el camino la poderosa expedición francesa; de que el exámen visual de la costa en las proximidades del puerto de Ciudadela acusaba falta de preparación para presentar formal resistencia al desembarco del ejército expedicionario, el Almirante, siempre previsor, fondeó su escuadra en orden de batalla, dejando á retaguardia de la misma todos los buques trasportes.

La circunstancia de distinguir entre el gentío que acudió á la costa para presenciar el hermoso espectáculo de la llegada de la escuadra y convoy, gran cantidad de niños y mujeres, hizo presumir que los ingleses no tenían en Ciudadela guarnición que pudiera oponerse al desembarco. Organizado este debilmente, el Almirante hizo á las 4 de la tarde del día 18 señales para dar principio al mismo, poniéndose de seguida en movimiento la vanguardia compuesta del jabeque mallorquín, que iba armado con 6 cañones, de dos grandes lanchones dotados de un cañón de 24 y 4 arietes, cada uno de los cuales llevaba la misión de barrer la costa á la menor sospecha de resistencia, y de tres embarcaciones más pequeñas, que montaban un cañón de á 3, destinadas á proteger las embarcaciones que

(\*) Véase páginas 255 y 269 de este tomo.

las seguían, en las que iban los voluntarios que debían proteger el desembarco de las tropas (1): el resto de los buques de la escuadra, que conducían los granaderos, seguía á la citada vanguardia, que gobernó en demanda de la cala de Santandria, punto elegido para realizar el desembarco.

Desde á bordo pudo fácilmente observarse que, lejos de tropezar los voluntarios con resistencia alguna, eran auxiliados por los naturales del país, y en vista de ello el Mariscal envió, como parlamentario, al alférez de navío del *Redoutable* Mr. Albarèt al frente de una sección de granaderos, regresando al poco tiempo este oficial con la noticia de haber evacuado la Plaza los ingleses, y acompañado de los *Jurados* de Ciudadela que gustosos iban á manifestar ante el Duque de Richelieu su anhelada sumisión al Rey cristianísimo y á entregarle las llaves de la ciudad. La llegada de la falúa al navío *Foudroyant* fué saludada por la dotación entera, con grandes muestras de júbilo, y los jurados entraron á bordo en medio de entusiastas vivas al Rey, dados por la marinería desde las vergas.

En vista de las manifestaciones de adhesión sincera y de las declaraciones hechas por los Jurados, entre las que figuraba la agradable noticia de que la guarnición inglesa, formada por 300 hombres, había abandonado la ciudad, para reconcentrarse en Mahón, tan pronto como apareció la escuadra, ordenó el Mariscal que se llevara á cabo el desembarco de los granaderos á las órdenes del Teniente General Mr. Maillebois y del Mariscal de Campo Conde de Lannión, primer gobernador francés que fué de Menorca, cuyas fuerzas se dedicaron á practicar un reconocimiento de los lugares en que se podían llevar á cabo con más comodidad y rapidez las faenas del desembarco de ganado, víveres y material de guerra: consecuencia de él se dieron las órdenes para que los buques mercantes de poco calado entraran en el puerto, y las tropas desembarcadas establecieron su campamento en unos terrenos distantes una legua escasa de la ciudad. El Mariscal también desembarcó, acompañado de los Generales y de su Estado Mayor, y según

(1) Estas embarcaciones, apropiadas para las faenas del desembarco, fueron ideadas por Mr. Sabran y conducidas á remolque, lo mismo que algunas *tartanas* que trasportaron artillería á Fornells y Cala Mesquida, según se desprende de una carta escrita por el Almirante, desde Tolón, al Ministro de Marina el día 4 de Abril.

manifestaciones del Jefe de Escuadra Comendador Glandevéz, (1) «fué directamente hacia el puerto, desde el que se dirigió á la ciudad sin escolta, habiéndose sabido después que todavía se encontraban en Ciudadela unos 30 soldados ingleses que habrían podido dar un golpe de mano, haciendo prisionero al Mariscal y encerrándolo en el castillo de San Felipe»: sin embargo, se dice que uno de los ayudantes de campo del Duque le hizo notar el peligro á que estaba expuesto y, reconociendo el caudillo la importancia de la observación, preguntó por que se había quedado fuera de los muros el piquete de granaderos y envió uno de sus ayudantes en busca de tropas, regresando éste al poco tiempo con una compañía de voluntarios, al frente de la cual se puso Richelieu, dirigiéndose á la plaza de armas.

Pernoctó el Mariscal en Ciudadela y toda la noche se dedicó á efectuar el desembarco de las tropas alojadas en los navíos de línea y buques que componian el convoy, logrando poner en tierra casi todo el ejército expedicionario que acampó en los alrededores de la ciudad: para facilitar el desembarco se encendieron grandes hogueras en los sitios elegidos y especialmente en la torre del fuerte San Nicolás que marca la entrada del puerto, cuyo edificio había inspirado á los franceses serios temores á la llegada, pues debido al desconocimiento que tenían de las fortalezas de la Isla, creyeron estaba poderosamente artillada.

El día 19 continuó con toda actividad el desembarco de víveres y mientras parte de las tropas alternaba con el descanso tan pesados quehaceres, el Teniente General Marqués de Mesnil, jefe de la vanguardia, acompañado del Marqués de Monteynard, salió con los granaderos y la brigada Real de Infantería, á las órdenes de Mr. Puisignieux, á establecer su campamento en Mercadal, por cuyo pueblo habían pasado las tropas inglesas que se retiraban de Ciudadela y del fuerte de Fornells, cometiendo desmanes y llevándose ganado y todo cuanto á su paso encontraban: iban agregados al Estado Mayor del general Mesnil los Oficiales de marina Mrs. Guelton y de La Motte-Baracé, en calidad de consejeros en los asuntos maríti-

(1) Diario del Comendador pág. 336.

mos que se presentaran al general jefe de la vanguardia. Por su parte, el Mariscal organizó la marcha hacia Mahón de todo el ejército expedicionario y asistió á un solemne *Te-Deum* cantado en la catedral, después de cuyo acto religioso recibió en la misma iglesia juramento de fidelidad á las autoridades civiles y eclesiásticas, dirigiendo después al pueblo una hermosa alocución, en la que prometió que sus soldados no acarrearían perjuicio alguno á los honrados menorquines, que se pagaría puntualmente cuanto fuese consumido y que sería inflexible con los que mantuvieran las menores inteligencias con los ingleses, que desde aquel momento debían considerar como enemigo común.

Las impresiones que á su llegada recibió el Duque de Richelieu, se revelan claramente en la siguiente carta, dirigida por el noble caudillo al Presidente del Consejo de Ministros, Conde de Argenson, el día 19 de Abril: «... En la mañana del 18, domingo de Pascua, nos encontramos á la vista de Menorca y nos sorprendió la calma del viento frente á Ciudadela. Creí verme obligado á someter la ciudad por la fuerza y envié á parlamentar al Oficial de marina Mr. Albarèt, al frente de un piquete de granaderos, regresando con la agradable noticia de que la población había sido abandonada por los ingleses durante la mañana á la vista de nuestra escuadra y convoy que, reunido y en correcta formación, gracias al espléndido tiempo que sigue reinando, presentaba un aspecto verdaderamente imponente.

«Acompañando su falúa vinieron los Jurados, agentes de justicia y demás autoridades locales de la ciudad, *que es mucho más importante de lo que me figuraba*. Hice desembarcar á todos los granaderos y tropa, que la tarde permitió, bajo las órdenes de los generales Mrs. Maillebois y Lannion, saltando también á tierra los demás generales y yo que pasé la noche en la ciudad.

«Esta mañana he ordenado se cantara un *Te-Deum* y he recibido en la catedral, después de la misa mayor, juramento de fidelidad á las autoridades civiles y eclesiásticas: el resto del día lo he dedicado á presenciar el desembarco de tropas, artillería de pequeño calibre, sus municiones, etc., etc.

«A eso de las 9 he sido informado de que los ingleses se en-  
 »contraban en Mercadal, donde cometen atropellos, llevándose  
 »las caballerías, destruyendo casas y arrebatando todo lo que  
 »puede serles de alguna utilidad: he ordenado al Teniente Ge-  
 »neral Mr. Mesnil que con todos los granaderos y la Brigada  
 »Real salga para darles caza, y mañana espero salir y acam-  
 »par en Mercadal. Los ingleses han abandonado los fuertes del  
 »puerto de Fornells, lo que me ha dado el dominio de toda la  
 »isla, *que es mucho mayor de lo que me figuraba*. Imposible es  
 »de todo punto expresaros las demostraciones de alegría de los  
 »habitantes, prodigadas con muestras de la mayor sinceri-  
 »dad, y la marcada adversión que demuestran hacia los ingle-  
 »ses».

Por su parte, el Almirante escribía el día de la llegada al  
 Ministro de Marina. «El lunes 12 de este mes, día en que nos  
 »hicimos á la vela desde la rada de Hyères, tuvimos por la tar-  
 »de y parte de la noche muy mal tiempo, obligándonos á pasar  
 »el martes reuniendo el convoy que corrió serio peligro de ser  
 »dispersado. Ayer por la tarde descubrimos Menorca y esta  
 »mañana han fondeado todos los buques frente á Ciudadela. El  
 »Mariscal Richelieu ha enviado á someter la ciudad y poco des-  
 »pués han desembarcado todos los granaderos, mandados por  
 »el Teniente General Mr. Maillebois y por el Mariscal de Cam-  
 »po Conde de Lannión, para decidir donde se ha de llevar á ca-  
 »bo el desembarco, poniendo éstos pié á tierra próximamente  
 »á una legua de la ciudad. Casi al mismo tiempo se han pre-  
 »sentado á bordo los Jurados para dar prueba de sumisión, en  
 »vista de lo cual Mr. Richelieu ha saltado á tierra esta tarde,  
 »siendo recibido por los naturales del país con las mayores ma-  
 »nifestaciones de júbilo.»

Mientras se llevaba á cabo el desembarco del material, lle-  
 gó á conocimiento del Almirante que una escuadra, compuesta  
 de 10 navíos y 5 fragatas, había salido de Inglaterra para el  
 Mediterráneo; que en la bahía de Alcudia, de la vecina isla de  
 Mallorca, estaba fondeado un buque de guerra inglés; y que 3  
 poderosos navíos y 2 fragatas de la misma nacionalidad, que  
 se encontraban anclados en el puerto de Mahón, á las órdenes  
 del Contralmirante Edgécumbe, se habían escapado haciendo



rumbo á Gibraltar (1). El Almirante sin dejar de prestar su atención, como cosa principal, al desembarco, ordenó el día 20 una eficaz vigilancia consistente «en que durante la noche varias embarcaciones armadas con artillería y dotadas cada una con un piquete de infantería de marina, al mando de un Oficial, cruzaran por las proximidades de Ciudadela...» (2); envió el 22 á Alcudia los navíos *Orphèe* y *Content*, y el 24 salió con toda la escuadra á reunirse á los citados navíos y á establecer después su crucero frente al puerto de Mahón. En dicho día había terminado el desembarco, pues con fecha 23 decía Mr. Galissonnière al Ministro: «Toda la semana se ha dedicado al desembarco de la artillería de grueso calibre, cuya faena hemos terminado esta tarde.»

El Mariscal por su parte, después de haber enviado á París al Capitán de dragones Mr. Montcourt con objeto de participar al Rey el feliz desembarco del ejército expedicionario y la toma de posesión de Ciudadela, viendo las grandes dificultades con que tropezaba para transportar por tierra á Mahón el pesado material de sitio, envió á Fornells á Mr. Briqueville con 6 compañías de granaderos y un piquete de voluntarios y, una vez posesionado militarmente del fuerte, dispuso el transporte por mar, hasta aquel puerto, de los cañones, montajes, municiones, etc., etc., para lo cual ordenó el día 28 la salida para Fornells de 33 buques mercantes y de los lanchones armados y tartanas que la escuadra había conducido á remolque. Faltos de carros para el transporte, con 8 Km. de camino de pésimas condiciones que había que andar para enlazar con *Kanes' road* (carretera vieja de Ciudadela), que también estaba á intervalos destrozada por los ingleses en su retirada, se comprendió lo poco que se había ganado para el transporte haciendo el desembarco en Fornells, en vista de lo cual, cuando el ejército expe-

(1) Dichos buques, que permanecían en el puerto de Mahón custodiando 10 barcos del comercio apresados con ricas mercancías, eran los siguientes: *Tedfort* de 58 cañones, al mando del Contralmirante Edgecumbe; *Princese Luise* de 58 cañones, Cap. Noël; *Portland*, Cap. Bairds, de 50 cañones; la *Chesterfields*, Cap. Loëz, de 26 cañones; la *Dauphin*, Cap. Seroup, de 24 cañones.

El Almirante inglés, antes de abandonar el puerto, dejó al Gobernador de la Isla todos los soldados de infantería de marina y 150 marineros á las órdenes del Capitán Seroops.

(2) Diario del Comendador Glandevez, pág. 345.

dicionario tomó posesión del pueblo de Mahón y estableció el memorable sitio del castillo de San Felipe, fué trasportado el material en los lanchones armados y tartanas á la cala Mesquida, próxima á Mahón, construyendo los soldados el camino que une la cala con las alturas del predio San Antonio, á fin de facilitar el transporte de la artillería.

Hemos hecho anteriormente mención de la escuadrilla del Contralmirante Edgecumbe, que logró escapar á Gibraltar. Este hecho marítimo, que debió su éxito á no poder abandonar la escuadra francesa el lugar del desembarco, tuvo gran resonancia en París, hasta el punto de que el Gobierno envió al Marqués de Galissonnière muy graves é inmerecidas censuras, de las que se defendió el Almirante con gran entereza en carta escrita el 14 de Mayo al Ministro de Marina. En ella le decía, entre otras cosas, lo que sigue:

«Señor: La carta que me ha hecho V. el honor de escribir con fecha 5 de este mes, relacionada con la huida de los buques ingleses que abandonaron el puerto de Mahón dos ó tres días después de nuestra llegada á Ciudadela, me ha contrariado vivamente. Si no se me hubiese confiado más misión que apresar dichos navíos, seguramente lo habría intentado y quizá conseguido; pero según las instrucciones que recibí á mi salida de Francia, no debía, dadas las circunstancias, emprender la operación.

«En dichas instrucciones se lee lo siguiente:

«1.º Que debía, ante todo, proteger, con los navíos y fragatas de mi mando, el desembarco del ejército expedicionario.

«2.º Que no abandonaría la playa donde el desembarco se realizara, mientras el Mariscal Richelieu no me diese conocimiento de que las tropas á sus órdenes estaban dispuestas para entrar en campaña contra Mahón y sus fortalezas.

«3.º Que bajo ningún concepto, ni con ningún pretexto debo dividir las fuerzas navales que constituyen mi escuadra.

«4.º Que en primer lugar, debo constantemente preocuparme de la conservación de las fuerzas que S. M. ha destinado á esta expedición.

«5.º Que decida según las circunstancias sobre la conveniencia de atacar los buques de guerra ingleses que pueda en-

«contrar en la mar ó en los puertos de la isla de Menorca: pero si la persecución de estos buques ha de ocasionar retardos que puedan poner en peligro la escuadra ó las tropas del ejército expedicionario, *el Rey me ordena que me abstenga de perseguirlos.*»

En apoyo de la opinión del Almirante haremos constar que en la página 347 del *Diario* del Jefe de Escuadra, Comendador Glandevéz, se encuentra lo que sigue: «Hay en el puerto de Mahón cuatro navíos, los cuales sin duda alguna tendrán tiempo sobrado para escapar, debido á que estaremos retenidos aquí (en Ciudadela) algunos días, para proteger el desembarco y la reunión de los veinticinco ó treinta buques mercantes, separados del convoy desde el día siguiente de nuestra salida de la rada de Hyères. El marques de la Galissonnière no puede en manera alguna desprenderse de ninguna División de su escuadra, para destacarla frente Mahón, pues si el enemigo llegara y encontrara disgregadas nuestras fuerzas navales, gozaría ventajas inapreciables que podrían traer, como consecuencia inmediata, la destrucción de la escuadra y la pérdida del ejército expedicionario.»

\* \* \*

Antes de terminar este capítulo, permítasenos poner de relieve el error militar cometido por el General Blakeney, Gobernador de Menorca, al abandonar por completo la isla para encerrar en la fortaleza de San Felipe la escasa guarnición de que disponía. Con este hecho no solo perdió por completo el apoyo y la confianza de los naturales del país, que desde el primer momento consideraron perdida la causa de Inglaterra, sino que dió fuerza moral á todo el ejército expedicionario, desde el general al soldado, que en carrera triunfal y sin cansancio, más que relativo, llegaron á los muros de la fortaleza que debía haber sido tan solo baluarte de refugio para las tropas y menorquines adictos, despues de haber defendido con tenacidad las tierras de Menorca y causado muchas víctimas al enemigo, sobre todo durante la difícil operación del desembarco.

El Jefe de Escuadra Comendador Glandevéz, testigo pre-

sencial del desembarco y marino ilustrado que en todos sus escritos revela sólidos conocimientos en materias militares, dice en la página 343 de su notable *Diario*, repetidas veces citado en el curso de este trabajo: «Es por todos conceptos inexplicable que un ejército tan práctico y valiente como el inglés, se haya decidido á abandonar los puntos principales de la isla de Menorca, para ir á encerrarse á toda prisa en las casamatas del fuerte de San Felipe. En las playas en que se ha desembarcado, el más pequeño obstáculo hubiese detenido y causado la pérdida de mucha gente: no puedo formarme cabal concepto de lo que habría ocurrido si un simple destacamento de cien soldados, con algunas piezas de campaña y esperanzas de refuerzos, hubiese sido colocado con inteligencia en aquellas vecindades: habría seguramente podido disputar el terreno palmo á palmo, debilitar el ejército invasor y puede ser que obligarle á reembarcar, admitiendo que se hubiese conseguido llevar á cabo el desembarco. Tales son las reflexiones que en mi espíritu despiertan la inspección de los lugares en que ha puesto pié á tierra el ejército expedicionario.»

**José Riera y Alemañy.**

*(Continuará).*