

EL DESEMBARCO ESPAÑOL EN MENORCA, 1781

Antonio BARRO ORDOVÁS



(Retirado)

Otro cualquiera habría pedido o mostrado deseos de algún premio por este servicio; pero vuestra majestad sabe que ni por él ni por otra cosa alguna le he pedido directa ni indirectamente nada para mí.

Floridablanca a Carlos III tras el apresamiento del convoy inglés en el cabo de Santa María, 1780

Antecedentes



A isla española de Menorca fue conquistada por una escuadra anglo-holandesa en 1708 durante la Guerra de Sucesión española, pasando a ser posesión de la Corona británica por el Tratado de Utrecht de 1713. El 29 de junio de 1756, durante la Guerra de los Siete Años, la isla fue reconquistada por las tropas francesas del mariscal Richelieu (sobrino-nieto del cardenal del mismo nombre) después de que la escuadra francesa del almirante La Galissonnière hubiese vencido a la inglesa del almirante Byng —sometido a consejo de guerra y fusilado en la cubierta del HMS *Monarch*; según Voltaire, *pour encourager les autres*— en las aguas próximas a la isla; esta se mantuvo en manos francesas hasta el fin de la guerra, siendo devuelta a Gran Bretaña por el Tratado de París, firmado el 10 de febrero de 1763.

El apresamiento del convoy inglés en el cabo de Santa María

Los años 1781 y 1782 fueron gloriosos para las armas españolas. El día 9 de mayo de 1781, las tropas británicas del general Campbell se rendían al general

español Bernardo de Gálvez, quedando consumada la capitulación de Panzocola. El 6 de febrero de 1782, el teniente general británico James Murray entregaba el castillo de San Felipe, en Mahón, al teniente general del Ejército español duque de Crillon, pasando la isla de Menorca a formar parte de la Corona española. El 6 de mayo de 1782 el mariscal de campo Cagigal conquistaba las Bahamas.

Pero precediendo a estos éxitos bien conocidos por los españoles, hubo otro no menos importante que ha pasado bastante desapercibido para la mayoría de nuestros compatriotas y que tuvo un importante influjo en las operaciones militares de los años 1781-82, tanto por los recursos que aportó a la Corona española como por los que sustrajo a la británica. Se trata del apresamiento de 52 transportes de un convoy británico de 55 velas por la escuadra combinada hispano-francesa mandada por Luis de Córdoba en las proximidades del cabo de Santa María. Además de los buques capturados, fueron hechos

prisioneros 1.350 hombres de sus dotaciones, 1.357 oficiales y soldados del Ejército británico y alrededor de 280 civiles; en total, 2.943 prisioneros; en relación con la carga, aprehendieron unos 80.000 mosquetes, así como uniformes destinados a las tropas de doce regimientos de Infantería, y material, pertrechos y provisiones para la escuadra que operaba en América mandada por Rodney, y para la que estaba destacada en el Índico. El valor de las pérdidas según la estimación de los ingleses fue de unos 1,6 millones de libras de entonces. Para los españoles fue de alrededor de 140 millones de reales, según escribió el conde de Florida-Blanca:

«Lo menos de aquella acción fue el apresamiento de tanto número de buques, interesados en más de 140 millones. El haberse apoderado



vuestra majestad de más de tres mil hombres, de los vestuarios destinados a las tropas, que tenían los enemigos en sus islas, y de los armamentos y municiones que llevaban a las mismas, frustró todas las ideas de agresión que podían tener en la campaña siguiente contra nuestras posesiones; y si nuestras fuerzas combinadas de mar y tierra, destinadas en cabo Frances (*sic*), hubieran podido y querido aprovecharse de esta proporción (*sic*) y de las ideas, que parecieron a algunos atrevidas, del conde de Gálvez, tal vez la Jamaica, ó (*sic*) la mayor parte de ella, hubiera caído en nuestras manos. Otro cualquiera habría pedido o mostrado deseos de algún premio por este servicio; pero vuestra majestad sabe que ni por él ni por otra cosa alguna le he pedido directa ni indirectamente nada para mí» (1).

El derrumbe de la Bolsa Real de Londres fue apoteósico, según expone el escritor y erudito británico Robert Graves en uno de sus libros basados en la autobiografía de Roger Lamb, un sargento del Ejército británico que luchó en la Revolución de las Trece Colonias:

In the memory of the oldest man, the Royal Exchange at London had never presented so dull and melancholy an aspect as on the Tuesday afternoon when the notice of this double loss was issued by the Admiralty. No instance had ever been known in the mercantile annals of England where so many ships had been captured at once, nor where loss was recorded of above one-fourth the sum of this (2).

El pueblo británico exigió responsabilidades, ya que el comodoro Montray, que mandaba el convoy inglés, huyó con los tres buques de guerra de su mando sin entablar combate, y tras ser sometido a un consejo de guerra fue separado del servicio.

La importancia para España del apresamiento de este convoy se tradujo no solamente en el botín incautado de buques, pertrechos, vestuarios, armamento y oro acuñado en lingotes, sino, y mucho más importante aún, en que las pérdidas del enemigo debilitaron seriamente sus fuerzas navales y terrestres en ultramar hasta tal punto que condicionaron sus operaciones ofensivas en los siguientes años, influyendo decisivamente en el posterior desarrollo de la guerra.

Pero este no fue el único de los éxitos de Córdoba. En 1781, ostentando el mando de la Flota combinada hispano-francesa en aguas del canal de la Mancha, apresó otro convoy de 24 velas a la altura de las islas Sorlingas (Scilly) en una acción que fue decisiva para la posterior recuperación de Menorca.

(1) *Obras originales del conde de Floridablanca*. «Biblioteca de autores españoles». M. Rivadeneyra, impresor-editor. Madrid, 1867, p. 314.

(2) GRAVES, Robert: *Proceed, Sergeant Lamb*. Methuen & Co. Ltd. Londres, 2.^a edition, 1946, p. 166.

Los preparativos de la expedición y el mantenimiento del secreto



José Moñino y Redondo, conde de Floridablanca, por Francisco de Goya. (Foto: www.wikipedia.org).

El bloqueo de Gibraltar, iniciado en 1779, duraba ya unos dos años y el Peñón era abastecido por algunos barcos neutrales, los buques de las escuadras que esporádicamente rompían el bloqueo y las embarcaciones corsarias menores. El rey Carlos III, a propuesta de su secretario de Estado, el conde de Floridablanca, decidió cortar el flujo de abastecimiento, así como quitar una importante base naval a los ingleses en el Mediterráneo, reconquistando la isla, para lo cual propuso, a través del ministro, que el duque de Crillon (de origen francés, pero teniente general del Ejército español) asumiese el mando de las fuerzas expedicionarias. Este aceptó, pero le pidió a Floridablanca que el proyecto de invasión se llevase a cabo en el más absoluto secreto y exigió que solo lo conocieran el Rey, el Príncipe de Asturias, el propio ministro y el mismo Crillon, sin exceptuar a los ministros de Guerra y Marina: ... à quoi il ajouta que la première base du projet

d'invasion étant le plus grand secret...et que par la même raison, il exigeait (avant de se charger de l'exécution), qu'il n'y eût que le Roi, le Prince des Asturies... lui Comte de Florida Blanca et M. de Crillon... sans excepter du secret le Ministre de la guerre ni celui de la marine... (3).

(3) *Mémoires militaires de Louis de Berton des Balbes de Quiers, duc de Crillon, duc de Mahon...* De l'imprimerie de Du Pont. Paris, 1791, pp. 262 y 263.

Floridablanca expone lo siguiente en sus *Obras originales*...:

«Tratábase de la campaña de todo el año 1781 y firme vuestra majestad en no arriesgar ni desperdiciar más fuerzas marítimas en las costas de Francia y de Inglaterra, le propuse que podríamos pensar en apoderarnos de Menorca, cuyo puerto era el vivero de más de ochenta corsarios que infestaban el Mediterráneo, y el mejor y único abrigo que tenían los ingleses para sus escuadras y para sostener su crédito y poder en aquel mar.

Abrazó vuestra majestad mi idea, encargándome que la dirigiese, y para conseguirla propuse la necesidad del secreto, y la de asegurarnos de los naturales de la isla antes de cualquiera expedición con el fin de que las tropas de vuestra majestad no hallasen más enemigos en el desembarco que la corta guarnición que tenía el castillo de San Felipe y los demás puertos de la plaza. Era difícil el secreto, habiendo de contar con un aliado y con mil preparativos y prevenciones inexcusables; pero todo se consiguió con el pretexto del bloqueo de Gibraltar y de las sospechas que se tenían de que hiciésemos un sitio formal» (4).

Los preparativos de la expedición se llevaron, pues, en el más absoluto de los secretos, hasta tal punto que el comandante de la fuerza expedicionaria naval, brigadier Buenaventura Moreno, y los comandantes de los buques no tuvieron conocimiento de la misión hasta hallarse navegando con rumbo a Menorca. El destino de los barcos se



Louis de Berton, duque de Crillon.
(www.wikipedia.org).

(4) *Obras originales del conde de Floridablanca*..., op. cit., p. 314.

ocultó asimismo a otras autoridades, entre ellos al embajador español en París, el conde de Aranda. Por la misma razón se decidió que, de entre los buques de escolta del convoy, los jabeques no salieran del puerto de Cádiz y que se unieran a este en el tránsito procedentes de Cartagena, ya que si acompañaban a la fuerza desde la bahía sería tanto como informar a los espías de que los buques no se dirigían a América; por otra parte, todo el mundo sabía que la escuadra combinada de Córdoba, que iba a dar escolta al convoy durante la salida de Cádiz, cruzaría el océano y que, según cuenta Crillon en sus *Memorias*, el hecho de que el convoy partiese de Cádiz en vez de desde Cartagena haría suponer que se dirigía a Buenos Aires, donde se había hecho correr el rumor de que se preparaba una revuelta:

... il était important, pour cacher le projet, de la préparer à Cadix, afin de lesser douter, même après notre départ, en nous embarquant sur l'Océan, si nous allions à Buenos-Ayres, où le Ministre avait répandu sourdement le bruit qu'on craignait une révolte (5).

El número total de embarcaciones de transporte que componían el convoy era de 78. Los buques de escolta que acompañaron a los mercantes desde Cádiz fueron 10, a los que se sumaron 13 en Cartagena y cuatro en el mar balear, como veremos más adelante. Las tropas del ejército transportadas ascendían a unos 7.900 hombres.

El jefe de la expedición, teniente general del ejército Louis de Berton, embarcó en el navío *San Pascual*, que arbolaba la insignia del brigadier mayor general Buenaventura Moreno, comandante de la escuadra y del convoy.

La partida del convoy de la bahía de Cádiz y su travesía hasta Menorca

El día 21 de julio de 1781, a las 09:00 horas, la escuadra de Moreno partía del puerto de Cádiz, a continuación de la combinada hispano-francesa de Córdoba de 72 velas, al objeto de fondear juntas en las proximidades de Rota. Con los buques de guerra de Moreno salieron gran parte de los mercantes del convoy. El resto de los transportes zarpó el día 22 para incorporarse al fondeadero. La escuadra combinada tenía un cometido de vigilancia, manteniéndose a la vela durante el día y con el ancla a pique durante la noche hasta el ocaso del 22, en que se separó del convoy y puso rumbo ONO para cruzar el Atlántico.

El día 23, a las 05:45, se hacía a la mar el convoy con proa al Estrecho y con vientos del SSO y OSO. Los mercantes formaban en cuatro divisiones

(5) *Mémoires militaires de Louis de Berton...*, op. cit., p. 265.

dispuestas dos delante y dos detrás. En vanguardia navegaba el navío *San Pascual*, de 70 cañones, mandado por el capitán de navío Luis Francisco Varona; cerrando la formación iba el *Atlante*, también de 70 cañones, al mando del cual estaba el capitán de navío Diego Quevedo. La fragata *Juno* (32 cañones, capitán de navío Antonio Ramón de Ortega) navegaba por la aleta de estribor de las divisiones de cabeza; la fragata *Santa Rufina* (34 cañones, capitán de fragata Pedro Cañaveral) ocupaba su puesto entre las dos divisiones delanteras y las traseras. Los demás escoltas (dos balandras, dos bombardas y dos brulotes) rodeaban los transportes y separaban las dos divisiones de cabeza de las dos de la retaguardia. Posteriormente, procedentes de Cartagena y Mallorca, se irían uniendo al convoy más buques de guerra, hasta un total de 27 (dos navíos, cuatro fragatas, seis jabeques, tres balandras, dos bombardas, dos brulotes, dos galeotas y seis gabarras).

Crillón entregó al brigadier Moreno —al estar el convoy entre Trafalgar y Espartel—, y de acuerdo con lo estipulado en las instrucciones reservadas, la información referente tanto a la navegación como al desembarco en Menorca. La fuerza cruzó el estrecho de Gibraltar de noche y pegada a la costa de África para evitar ser descubierta por los ingleses.

El 26 de julio, Crillón envió una carta a Floridablanca por medio de una embarcación menor informándole de que se encontraban a la altura de Almería. El día 27 Floridablanca daba cuenta al conde de Aranda, embajador español en París, sobre todo lo relativo a la expedición para la conquista de Menorca.

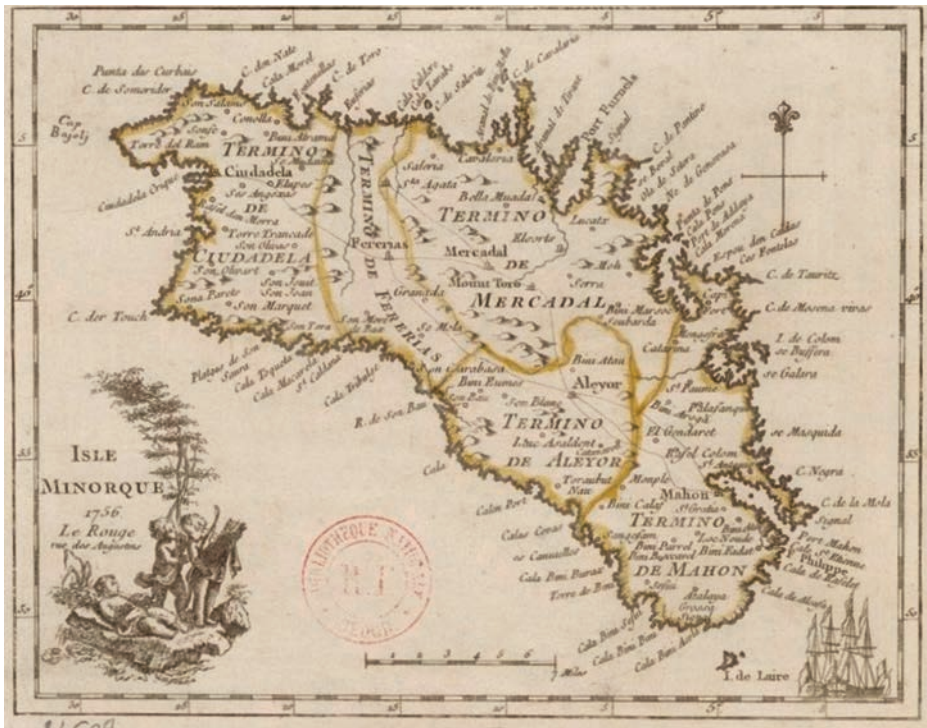
El 28 el convoy, debido al mal tiempo, empezó a entrar en la Subida (próxima a Cartagena), donde pasó la noche fondeado. El día 29 de julio, trece



Jefe de Escuadra Buenaventura Moreno, por José Gómez de Navia. (www.wikipedia.org).

buques de escolta se incorporaron a la fuerza en el fondeadero. Estos eran los siguientes: fragatas *Nuestra Señora del Rosario* (34 cañones, capitán de fragata Baltasar de Sesma) y *Santa Gertrudis* (28 cañones, capitán de fragata Aníbal Casoni); jabeques *Mallorquín* (34 cañones, teniente de navío Nicolás de Estrada), *Gamo* (30 cañones, teniente de navío Marcos Fonguión), *Carmen* (14 cañones, alférez de navío Onofre Barceló), *Fortuna* (10 cañones, alférez de navío Juan Bautista Donal); la balandra *Carlota* (14 cañones, alférez de fragata Andrés de Valencia) y seis gabarras o lanchas cañoneras (dos cañones de a 12 cada una, mandadas por seis contra maestres). El resto de los buques de escolta se incorporó en el mar balear: jabeques *Lebrel* (32 cañones, capitán de fragata Joaquín de Zayas) y *San Luis Beltrán* (26 cañones, teniente de navío Federico Gravina); galeotas *Concepción* (tres cañones, teniente de fragata Antonio Barrientos Rato) y *San Antonio* (tres cañones, alférez de navío Antonio de Aguirre Villalba). El total de los escoltas ascendió por tanto a 27, que sumados a los 78 transportes hacían un total de 105 velas.

La fuerza expedicionaria permaneció fondeada en la Subida hasta el 6 de agosto, debido a que soplaban vientos de componente E. El día 6 el viento



Isla de Menorca en 1756. (www.wikipedia.org).

roló al SO, por lo que el convoy comenzó a navegar en demanda de Menorca. Al ser los vientos flojos, el destacamento no sobrepasó cabo de Palos hasta el día 12. El 17 a medianoche se rebasó la isla de Formentera; al anochecer del 18 la expedición estaba a la altura de Cabrera, y al orto del 19, a la vista del cabo de Pera (Capdepera) en la costa este de Mallorca, la expedición forzó velas hacia Menorca.

El desembarco

Los planes iniciales de Crillón con relación al desembarco preveían que este tuviera lugar en la noche del 18 al 19 de agosto, pero la fecha tuvo que cambiarse al desencadenarse una tormenta nocturna, por lo que se llevó a cabo el 19. Ese mismo día, por la mañana, el convoy puso rumbo hacia Ciudadelá, en cuyas inmediaciones quedaría la fragata *Juno* para interceptar a los buques que salieran de puerto. Los planes eran navegar bordeando la costa



Ciudades importantes de Menorca.
(www.wikipedia.org).

norte de la isla, de oeste a este, efectuando desembarcos en la playa del Degollador (Ciudadelá), en Fornells, al norte, y en las calas Mezquida (o Mesquida) y Alcaufar, al norte y sur de Mahón respectivamente. Desafortunadamente, debido al fuerte viento y al estado de la mar a algunos transportes no les fue posible doblar cabo Bajolí (o cabo Menorca) al oeste de la isla, a la vista de lo cual Crillón decidió que el grueso del convoy se dirigiera hacia Mahón por el sur, después de dejar a la fragata *Rufina*, al jabeque *Carmen* y a la balandra *Amistad* en las proximidades de Ciudadelá para bloquear el puerto y efectuar el desembarco de 200 dragones del marqués de Avilés, aunque este no pudo llevarlo a cabo en la playa del Degollador debido al estado de la mar y se reincorporó al convoy con sus tropas.

Sobre las 10:30 la expedición se encontraba al sur de la isla del Aire, momento en que se ordenó al grueso de los transportes dirigirse a cala Mezquida para desembarcar la fuerza principal del cuerpo de ejército (brigadas de Granaderos y Cazadores de Burgos, Murcia y América) con el duque de Crillón y su Estado Mayor. Al mismo tiempo, los buques que debían desembarcar en Alcaufar se dirigieron a dicha ensenada.

Pasadas las 11:30 horas del 19, el navío *San Pascual* se encontraba a medio tiro del castillo de San Felipe, por lo que el brigadier Moreno, de acuerdo con lo estipulado en las Ordenanzas de la Armada, mandó zafarrancho de combate, enarboló el pabellón español y ordenó disparar un cañonazo que no fue contestado por el enemigo: ... *et nous força de passer près du fort où M. de Moreno dit à M. de Crillon qui'l serait obligé d'arborer le pavillon Espagnol, en l'assurant par un coup de canon tiré à boulet, selon les règles d'Espagne, à quoi M. de Crillon consenti sur-le-champ, pour respecter les usages de la marine Espagnole...* (6). Al poco de rebasar el castillo avistaron una gran cadena que obstruía el acceso a la ría, así como tres bergantines hundidos en la embocadura del puerto, de los que sobresalía del agua la arboladura. Parece ser que el convoy había sido avistado esa mañana desde la atalaya del sur. Por otra parte, según informó Murray a Londres en una carta fechada el 19 de agosto, los ingleses de la isla conocían el intento de desembarco unos días antes del mismo, por lo que el secreto no había sido perfecto, pero al menos sirvió para que la noticia llegara a Inglaterra lo suficientemente tarde como para que los británicos no tuvieran tiempo de preparar una escuadra que desbaratara la operación anfibia.

A la vista del mal tiempo imperante, en especial el fortísimo viento del SO, Moreno se vio obligado a informar a Crillón que si bien se podría desembarcar en cala Mezquida, que estaba más protegida de los vientos, con los pocos buques que no había dispersado el temporal el desembarco en cala Alcaufar no podría llevarse a cabo:

M. de Moreno, aussi habile Officier de Marine qu'il était brave de sa personne, représente à M. de Crillon qu'il manquait beaucoup de bâtimens (sic) qui portaient les troupes destinées au débarquement de son côté, et que tant que le même vent (dont on ne pouvait pas prévoir la durée) soufflerait, celles qui devaient débarquer sur la côte opposé nommée la Cala-Caufa ou Cala-Moli, ne pouvaient pas arriver... (7).

Pero Crillón le contestó que ya había tomado la decisión de desembarcar y que, una vez efectuado el desembarco, Moreno debería entrar con sus navíos y transportes en el primer puerto que pudiese encontrar, preferiblemente Fornells, que ellos se abrirían camino con la espada si el enemigo se quisiera oponer a la entrada de sus buques en dicho abrigo. A continuación ordenó:

... donnez le signal de débarquement, la valeur Espagnole remplacera ce qui nous manque de force..., parce que les ennemis, nous voyant d'un côté

(6) *Ibíd.*, p. 267.

(7) *Ibíd.*, p. 272.

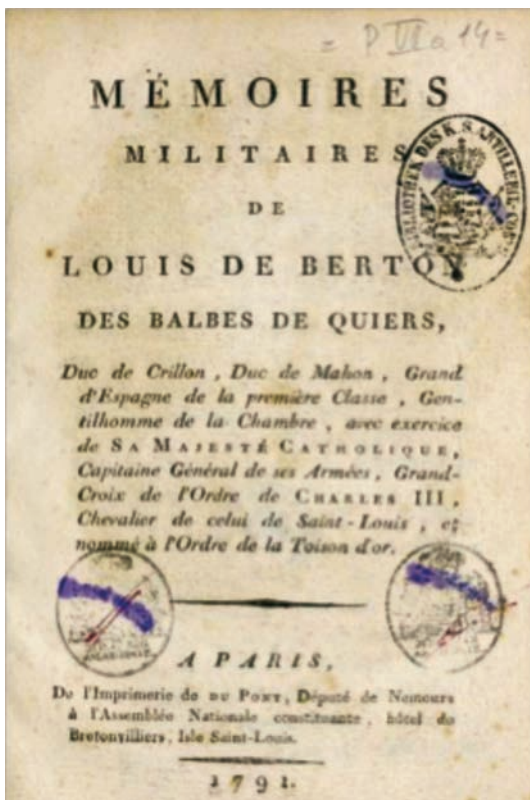
marcher sur eux avec audace, nous jugeront plus forts que nous ne le sommes, et que d'autre part, s'apercevant que la plus grande partie de nos vaisseaux et du convoi est de l'autre côté... ils calculeront facilement qu'ils risqueraient trop en se mettant entre deux feux, et s'exposant à perdre leur place dans un instant (8).

Es decir, se trataba de hacerles creer que el desembarco en cala Alcaufar era el más importante para que no se atreviesen a quedar entre dos fuegos dejando desguarnecido el castillo y no impidiesen desembarcar en cala Mezquida. El engaño dio resultado, como se verá más adelante.

A las 13:00 del 19 de agosto, el navío *San Pascual* dio fondo en las proximidades de cala Mezquida. Sobre las 15:30 se envió un bote para sondear y efectuar reconocimiento de las playas y alturas de la ensenada. El desembarco, que fue anunciado por una salva de 23 cañonazos del *San Pascual*, dio comienzo a las 18:00 precedido por la falúa del navío. Llevaba a bordo al duque de Crillón, al brigadier Moreno, al mayor general Juan Roca, al mariscal conde de Cifuentes, al coronel marqués de Peñafiel, al cuartel-maestre general Carlos Lemaur, al comandante de Artillería Bernardo Tortosa, al intendente Montenegro y al capitán de navío Castejón. A continuación comenzaron a desembarcar las tropas, que finalizaron la operación sobre la medianoche, a pesar del fuerte viento y mal estado de la mar. El objetivo inmediato era dirigirse a marchas forzadas a Mahón, donde se suponía que se encontraba la mayor parte de los soldados ingleses. Crillón había llevado a cabo el desembarco en cala Mezquida con la mayoría de las tropas para poder reducir a los soldados británicos que se encontraran fuera del castillo de San Felipe, pero, para engañarlos, había concentrado en la costa opuesta (cala de Alcaufar) gran número de transportes con poca infantería pero con material de artillería, municiones, hospitales, víveres, etc., de forma que esta parte de la fuerza simulara un desembarco tres veces mayor que el que realmente se estaba efectuando. Esta añagaza consiguió engañar al general británico James Murray que, tras la rendición del castillo, informó a Crillón de que había estado tentado de atacarle, pero que se apercibió de que las tres cuartas partes de la flota se encontraban en la costa opuesta para desembarcar, lo que habría posicionado a sus tropas entre dos fuegos y se habrían visto expuestos a la necesidad de rendirse, mientras los españoles habrían tomado el castillo de inmediato si lo hubiese desguarnecido para atacar al enemigo, por lo que, en consecuencia, tomó la decisión de desplegar sus fuerzas a la plaza fuerte:

Ce général lui a dit depuis qu'il avait été tenté de l'attaquer. Mais qu'il aperçut que le trois quarts de la flotte se portait sur la côte opposée pour y

(8) *Ibidem*, pp. 273 y 274.



descendre, ce qui aurait placé ses troupes entre deux feux et les eût exposé à la nécessité de mettre armes bas, et peut-être de voir enlever le fort Saint-Philippe d'emblée, s'il eût encore diminué la garnison pour marcher sur M. de Crillon, et qu'en consequence, il ne songea plus á qu'à rentrer promptement dans sa place (9).

El día 20 de agosto, una vez reconocidas las alturas de la Mezquida, las cuatro brigadas españolas desembarcadas avanzaron a paso rápido hacia Mahón al objeto de apoderarse del arsenal (actual Base Naval de Mahón), mientras que los buques se dirigieron al fondeadero próximo a la isla del Aire, excepto el navío *Atlante*, la fragata *Gertrudis* y el jabeque *Lebrel*, que continuaron patrullando en las

inmediaciones de la cala. El desembarco en Alcaufar se efectuó en la madrugada del día 20.

Los granaderos españoles, una vez llegaron al arsenal, hicieron fuego sobre unas lanchas en las que se retiraban tropas británicas. A las 20:30 entraron en Mahón, donde «Los Magistrados y Justicia de esta villa se adelantaron a dar la bienvenida. Todo el pueblo gritaba ¡Viva el Rey de España! y hubo repique general de campanas» (10).

Una vez Mahón en manos españolas, Crillón ordenó tomar Georgetown —a medio camino entre Mahón y San Felipe—, donde se hicieron 152 prisio-

(9) *Ibídem*, p. 269.

(10) EYMAR carta dt. y una relación titulada: «Inventario de los 53 almacenes de Mahón y embarcaciones abandonadas por los ingleses formado por el comisario de guerra D. Marcos Garzón» AHN, Estado, Leg. 4.230. En TERRÓN PONCE, José Luis: *La reconquista de Menorca por el duque de Crillon (1781-1782), aspectos militares y políticos*. Mahón, Museo Militar (1981).

neros, y el mismo día envió por tierra al marqués de Avilés para que ocupara Ciudadela con sus 200 dragones, al tiempo que ordenaba al de Peñafiel que hiciera lo mismo en relación a Fornells. Ambas plazas cayeron el 20, haciendo los españoles un total de 50 prisioneros.

Los británicos habían fondeado en la cala de San Esteban, que se encontraba en las inmediaciones del castillo de San Felipe, con varias embarcaciones corsarias, las cuales estaban protegidas por el fuego de los cañones del castillo. Crillón acordó con Moreno atacarlas, por lo que se prepararon unas lanchas al mando del capitán de fragata José de Salazar, que apresaron los buques en una operación nocturna, sin sufrir bajas.

El día 24 de agosto toda la isla estaba en poder de los españoles, con la excepción del castillo de San Felipe. Además de las embarcaciones y los prisioneros mencionados, se apresó cuantioso material en el arsenal y una batería de cañones ingleses. Por otra parte, se consiguieron reflotar los tres bergantines hundidos en la embocadura del puerto.

El sitio y la toma del castillo de San Felipe

Crillón, con posterioridad al desembarco, empezó a tomar medidas para afirmar su control sobre la isla. En primer lugar estableció su cuartel general en Mahón; a continuación designó los lugares donde emplazar diversos campamentos alrededor del castillo de San Felipe y del pequeño fuerte adyacente (Fort Marlborough); asimismo, dio las órdenes oportunas para efectuar la descarga de los víveres, pertrechos, tiendas de campaña y artillería, para lo que mandó construir caminos desde las calas de los desembarcos hasta los campamentos. Por otra parte, el brigadier Moreno formó una batería flotante en las inmediaciones del arsenal —usando para ello varias embarcaciones inglesas aprehendidas— y estableció un sistema de vigilancia marítima con los buques de la Armada al objeto de vigilar la costa, continuar con el bloqueo, efectuar apresamientos, escoltar transportes con nuevas tropas y participar con las baterías del Ejército en el bombardeo del castillo de San Felipe.

En los meses siguientes comenzaron los trabajos preparatorios del asedio, entre ellos la construcción de una paralela (trinchera con parapeto) en la que se instalarían las cinco baterías que llevarían el peso principal del ataque, además de otras en la Mola, Binissaida, cala Pedrera, cerro del Turco e incluso una en cala Mezquida al objeto de defender la ensenada contra cualquier ataque por mar. Estos trabajos se llevaron a cabo bajo el fuego de los cañones del enemigo. Las tropas británicas efectuaron numerosas salidas para tratar de impedir, o al menos retrasar, la instalación de las baterías y la construcción de la paralela.

Durante los preparativos del sitio, Crillón inspeccionó las posiciones avanzadas de sus tropas en las inmediaciones del castillo, sufriendo una herida leve:



Plano del castillo de San Felipe (1780). (www.wikipedia.org).

«El general Crillón fue un día a reconocer la fortificación del castillo y le dispararon un cañón, y habiendo pegado la bala en una piedra, le hirió en la cara levemente, supo por un marinero que se pasó que le habían reconocido los ingleses. Escribió a Murray quejándose de la desatención, y el inglés le respondió que no le habían conocido pero le reparó que iba mal montado y que por eso le regalaba una famosa yegua de Egipto» (11).

Esta correspondencia era propia de las caballerosas guerras del siglo XVIII, conocidas como *Lace Wars*.

Durante los meses posteriores al desembarco fueron llegando refuerzos de tropas españolas que aumentaron hasta un total de 10.411. El 18 de octubre arribó a la isla un contingente de 4.128 soldados franceses y alemanes —una brigada de cada nacionalidad— al mando del barón de Falkenhain, que agregados a los españoles sumaban 14.539 hombres. Los ingleses, al comenzar el asedio, contaban con una guarnición de unos 2.600 oficiales y soldados.

(11) Carta de Bernardo Contesí a Jacobo Espinosa, Palma de Mallorca, septiembre de 1781. AHN, Estado, Leg. 4.230. En TERRÓN PONCE, José Luis: *op. cit.*, 1981.

El 5 de enero de 1782 se terminaron de construir las cinco baterías de la paralela —las otras estuvieron listas con anterioridad—, justo en la víspera del día en que se había previsto comenzar el ataque. En la madrugada del día 6 de enero, tras una salva de tres descargas de fusilería, las baterías españolas abrieron fuego contra el castillo de San Felipe entrando en acción un total de 100 cañones —incluyendo cuatro de las lanchas cañoneras de la Armada— y 35 morteros. El fuego de artillería se prolongó durante un mes, aumentando el ritmo conforme pasaba el tiempo. Los ingleses respondieron también con fuego artillero. El día 15, un disparo de granada incendió un almacén de alquitrán y carne salada; las llamas continuaron hasta el 19 a causa del fuerte viento en la zona. Hacia finales de enero, además de las bajas causadas por la artillería, la carne fresca se había agotado y las tropas defensoras estaban muy fatigadas y gran parte enfermas de escorbuto.

El 4 de febrero de 1782, el general Murray solicitó la rendición al duque de Crillon, la cual fue acordada por ambas partes el día 5 y firmada el 6. Las bajas inglesas durante el asedio ascendían a 59 muertos, 149 heridos y 35 desertores, siendo el número de tropas rendidas —sin contar los prisioneros hechos tras el desembarco— en San Felipe y Fort Marlborough 2.481 hombres. Las pérdidas españolas y aliadas fueron 184 muertos y 380 heridos. Los españoles apresaron un total de 347 cañones, morteros y obuses, además de abundante material, pertrechos y embarcaciones; dos de estos cañones se encuentran actualmente expuestos en el Arsenal de Cartagena.

Conclusiones

Si bien en la conquista de Menorca participaron también tropas francesas y alemanas — que por cierto eran bastante menos numerosas que las españolas —, aquellas no llegaron a la isla hasta dos meses después del desembarco para cooperar en el sitio del castillo de San Felipe, por lo que la operación naval, incluyendo el desembarco, fue en la práctica exclusivamente española, ya que los navíos franceses colaboraron solo durante la salida de Cádiz formando parte de la escuadra combinada mandada por Córdoba. El que el jefe de la expedición, duque de Crillon, fuese de apellido y origen francés no le quita españolidad a la empresa, ya que era teniente general del Ejército español sirviendo a las órdenes de S. M. C. Carlos III.

El 26 de febrero de 1782, el brigadier Moreno fue ascendido a jefe de Escuadra, a propuesta del duque de Crillon, en reconocimiento a sus acertadas decisiones en la conducción de la fuerza naval. El 25 de marzo del mismo año, Moreno cursó la orden de regreso de la expedición, que se dirigió a Algeciras.

Murray fue acusado de negligencia por su segundo, teniente general William Draper, por lo que fue sometido a un consejo de guerra del que finalmente fue absuelto.

Con motivo de la victoria, el rey Carlos III ordenó que, en la fiesta de la Epifanía, los virreyes, capitanes generales, gobernadores militares y otros jefes de unidades reuniesen a las tropas bajo su mando y les transmitieran su felicitación. Esta tradición continúa hasta nuestros días.

El desembarco en Menorca hizo posible la conquista de la isla y su reincorporación a la Corona española, lo cual fue ratificado por el Tratado de París firmado el 3 de septiembre de 1783. Fue invadida por los británicos en 1798, durante las guerras contra la Francia de la Primera República, y devuelta de nuevo a España por el Tratado de Amiens, firmado el 25 de marzo de 1802, en virtud del cual Gran Bretaña devolvió Menorca a España, que a cambio cedió Trinidad en el Caribe; no cabe duda de que el hecho de que tanto franceses como españoles hubiesen reconquistado la isla —que por otra parte se encontraba a poca distancia de la península—, en 1756 y 1782 respectivamente, tuvo que pesar en la decisión de los ingleses de preferir Trinidad a Menorca.

BIBLIOGRAFÍA

- GELLA ITURRIAGA, José: «El convoy y el desembarco español de 1781 en Menorca». *Revista de Historia Naval*, 1983.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón (tomo VII)*. Museo Naval. Madrid, 1973.
- MADUEÑO GALÁN, José María: *Moreno y Jaime, Buenaventura*. Real Academia de la Historia.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Victorias por mar de los españoles*. Grafite Ediciones S. L. Madrid, 2006.
- BARRO ORDOVÁS, Antonio: «Yo solo, 1781». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, marzo 2018.