

LA ORGANIZACIÓN DE LA BASE DE LA ROYAL NAVY EN GIBRALTAR EN EL SIGLO XVIII

Tito Benady / Instituto de Estudios Campogibaltareños

RESUMEN

Este trabajo parte de la explicación de las razones que hicieron de la Marina Real Británica, la Royal Navy, la armada más poderosa del mundo en el siglo XVIII. La clave estaba en su disciplina y entrenamiento, ya que no en la calidad de sus embarcaciones, lo que llevó al almirante Nelson a escribir que los españoles “hacen barcos magníficos, pero no preparan a sus hombres”.

El autor revisa el organigrama de funcionamiento de la Marina y lo comprueba en la base naval de Gibraltar, identificando lugares y personajes relacionados con este asunto a lo largo del siglo XVIII y hasta el comienzo de las guerras napoleónicas. Uno de los asuntos esenciales era el del aprovisionamiento de agua para la Armada, procedimiento que se recoge en el texto, así como diversos aspectos técnicos del arsenal del Peñón, del aprovisionamiento y de la reparación de embarcaciones.

Asimismo refiere diferentes episodios de las confrontaciones entre España, Francia y Gran Bretaña por el dominio de los mares, siempre relacionadas con la base naval de Gibraltar.

En el siglo XVIII la Marina Real Británica, la Royal Navy, era la armada más poderosa del mundo. Bajo el mando de ilustres almirantes como Anson, Hawke, Rodney, Howe, Jervis y Nelson, consiguió una serie de victorias, a veces con fuerzas inferiores en número, que le dieron a Gran Bretaña el dominio de los mares y así pudo extender su comercio mundial, adquirir colonias y obtener grandes riquezas. En las guerras contra Francia durante el curso del siglo para frenar la expansión del poder militar francés, se enfrentaba con una nación que tenía una población mucho más grande y muchos más recursos naturales; pero las riquezas adquiridas en su extenso comercio permitía a Gran Bretaña mantener su marina en pie de guerra todo el tiempo necesario y, además, subvencionar las fuerzas de sus aliados.

La historia del siglo nos demuestra la preponderancia de la Royal Navy en la guerra marítima, pero, ¿a qué se debía ésta preponderancia? Las tripulaciones de sus navíos eran valientes, pero también lo eran los marinos españoles y franceses; incluso sus navíos no estaban tan bien contruidos como los españoles y la

ingeniería naval francesa también era superior. Cuando Nelson visitó Cádiz en 1793, quedó impresionado por la calidad de los navíos de guerra españoles. Entonces escribió a su mujer, el 23 de junio: “Tienen cuatro navíos de primera en servicio en Cádiz, y son excelentes, pero con tripulaciones pésimas. . . Los Dons hacen barcos magníficos, pero no preparan a sus hombres”¹.

Y aquí estaba la razón de la preponderancia británica en el mar.

Mantener una escuadra en el mar era costoso, no solamente por el aprovisionamiento de las tripulaciones, sino también por los desgastes producidos con la permanencia continua en el mar, en todos los estados del tiempo, con los riesgos de avería y hasta de naufragio. Las marinas españolas y francesas generalmente adoptaban la alternativa más económica de salir solamente a la mar cuando era necesario. Por el contrario, la Royal Navy mantenía sus escuadras en alta mar durante meses y, a veces, los mismos navíos se quedaban en sus puestos incluso varios años. Especialmente después de que Anson, primer lord del Almirantazgo (First lord of the Admiralty), estableció el bloqueo sistemático de la costa francesa en 1757². Esto no hubiera sido posible sin una organización de aprovisionamiento muy extensa que conformaba la institución industrial más compleja de su época.

El tiempo que pasaban en alta mar permitía imponer disciplina y, generalmente, el uso de los cañones se practicaba dos veces por semana, de modo que, con el paso de muchas semanas, las tripulaciones estaban tan adiestradas en todo tipo de maniobra que podían subyugar a cualquier bajel enemigo con la perfección de su instrucción y la rapidez de su tiro.

LA ORGANIZACIÓN

La Royal Navy estaba dirigida por una serie de Consejos (Boards). El principal era el Consejo del Almirantazgo (Admiralty Board), que regía la política y estrategia de la Marina, se encargaba del nombramiento y adiestramiento de oficiales y daba sus instrucciones (en cartas redactadas muy cortésmente) a los consejos subsidiarios.

El Consejo de la Marina (Navy Board), bajo su Comptroller, fue reconstituido en 1660 y manejaba los fondos de la Marina, los arsenales, la construcción de navíos (a las ordenes del almirantazgo) y proveía todos los pertrechos necesarios³.

El Victualling Board fue establecido en 1683 para encargarse del abastecimiento de las provisiones y bebidas necesarias⁴.

¹ Carta de Nelson a su mujer, Nicolas, *Letters*, 1:309.

² Rodger, *Command of the Ocean*, 279.

³ Hattendorff *et al*, *Naval Document*, 237-241.

El Sick and Hurt Board, reconstituido en 1740, se encargaba de los hospitales y de los prisioneros de guerra⁵.

El abastecimiento de la pólvora, cañones y demás armas era realizado por el Consejo de Pertrechos de Guerra (Ordnance Board), bajo el Master General of the Ordnance, un general distinguido que tenía una posición equivalente a un ministro del reino, aunque formaba parte del ejército y controlaba la artillería y los ingenieros militares. Actuaba de manera autónoma y el surtir de cañones a los navíos de guerra era su función principal⁶.

En 1796 se formó el Consejo de Transporte (Transport Board) para coordinar el uso de los barcos necesarios para el envío de las cargas al extranjero de los diferentes consejos.

Todos estos consejos tenían sus representantes en Gibraltar.

El Almirantazgo generalmente no tenía un representante en tierra, pero su delegado era el comandante de la escuadra del Mediterráneo y, en su ausencia, el capitán de navío más anciano que se encontraba en ese momento en el puerto o en el Estrecho. El único almirante que fue enviado expresamente para mandar la base de Gibraltar fue el contraalmirante (Rear-Admiral) Knight, que fue enviado a Gibraltar en 1804 durante la campaña de Trafalgar y ejerció el mando en tierra durante unos meses.

La primera representación establecida en Gibraltar fue el Victualling Board que estableció un Agent Victualler en Gibraltar, para abastecer a los navíos en el Estrecho a los pocos meses de levantarse el asedio en 1705. Se establecieron almacenes para los víveres en La Barcina, donde ahora está el edificio ICC en Casemates, y, como los víveres venían en barriles que tenían que ser reparados, también había tonelería. Este nombre nos recuerda el callejón adyacente que todavía lleva el nombre de Cooperage Lane. Los toneles se llevaban a la Puerta del Mar, donde se embarcaban en botes que los transportaban a los navíos en la rada. No era el sitio más apropiado para almacenar las mercancías que se tenían que embarcar, pues los marinos que venían a por ellas se detenían en las tabernas cercanas y el transportar las mercancías por mar a los barcos anclados en frente del Muelle Nuevo o Rosia Bay llevaba mucho tiempo. Además, como el muelle tenía poco fondo, los botes de los navíos no se podían emplear y solamente se podían transportar los productos en barcas alquiladas⁷. Estos almacenes fueron destruidos por las baterías españolas durante el Gran Asedio de 1779 a 1783, pero fueron reconstruidos. El agente tenía su casa y jardín en College Lane, que, a mediados del siglo XVIII, era conocido por el nombre de Mr Jenkin's Lane, siendo el tal Jenkin el agente en esas fechas.

Aunque la principal base naval británica en el Mediterráneo era Puerto Mahón con su magnífico puerto, los barcos de la Royal Navy en el Estrecho se basaban en el Muelle Nuevo, construido por ingenieros españoles

⁴ Hattendorf *et al*, *Naval Documents*, 244.

⁵ Hattendorff *et al*, *Naval Documents*, 307-309.

⁶ Rodger, *Command of the Ocean*, 258

⁷ Benady, *Role of Gibraltar*, 34.

entre 1616 y 1665. En 1720, el Naval Officer (el representante del Navy Board) en Lisboa, envió a su escribiente John Russell a establecerse como el primer Naval Officer en Gibraltar. El gobernador le cedió el White Convent en Irish Town (antiguo Convento de Mercedarios) para su vivienda y almacén, aunque los pertrechos pesados como mástiles y velas se tenían que almacenar en el muelle⁸. En 1725, el capitán George Purvis voló algunas rocas dentro del fondeadero para que los barcos pudiesen ser carenados en el muelle⁹.

Cuando la Guerra de Sucesión de Austria comenzó en 1740, el almirante Haddock fue enviado a bloquear Cádiz y tuvo que utilizar Gibraltar como base. Se descubrieron deficiencias en las instalaciones y, en los años siguientes, se construyeron nuevos almacenes en el muelle y un hospital adecuado para las necesidades de la flota.

En la siguiente guerra, la de los Siete Años de 1756 a 1763, Menorca fue capturada por los franceses y la escuadra del Mediterráneo tuvo que ser basada en Gibraltar. En el curso de la guerra, la marina británica obtuvo grandes éxitos y, en vista de esto, tanto España como Francia hicieron grandes esfuerzos para aumentar sus armadas en los años posteriores.

Cuando la Guerra de la Revolución Americana comenzó en 1777, y España y Francia se aliaron contra Inglaterra, la Royal Navy se encontró con una notable inferioridad numérica ante la alianza, que también incluía a Holanda. Encontrándose con una guerra transatlántica que no tenían posibilidades de ganar, dadas las grandes distancias en que el ejército tenía que operar y la posibilidad de un ataque conjunto de las flotas españolas y francesas a sus propia costas, la Royal Navy tuvo que abandonar el Mediterráneo, aunque en los años 1780, 1781 y 1782 pudo desviar escuadras importantes para llevar socorros a Gibraltar, que sufría un fuerte asedio. Como ya hemos notado, las instalaciones de la Marina en Gibraltar fueron destruidas por el bombardeo español y tuvieron que ser reparadas en los años después de la guerra.

LAS GUERRAS DE LA REVOLUCIÓN FRANCESA Y NAPOLEÓNICAS

Espantados por la ejecución de los reyes de Francia por los revolucionarios, las monarquías de España e Inglaterra se aliaron contra la Revolución en 1793 y ambas marinas participaron en la ocupación de Tolón, de la cual fueron expulsadas por la artillería de Napoleón el año siguiente. Una invasión a través de los Pirineos forzó a España a hacer la paz con Francia en la Convención o de los Pirineos. La Royal Navy entonces formó una base en Córcega, con un arsenal en Ajaccio. Presionada por Francia, España declaró la guerra a Inglaterra en 1796. Una vez más, la Royal Navy se encontraba en inferioridad numérica y, en vista de las preparaciones que estaba haciendo Francia para invadir las Islas Británicas, se tomó la decisión, en el otoño, de retirar la escuadra del Mediterráneo y basarla en Lisboa para que estuviera más a mano si había una invasión. Se descartó el uso de Gibraltar como base principal porque se consideraba que la fortaleza

⁸ Benady, *Royal Navy*, 41-42.

⁹ National Maritime Museum (NMM) manuscrito ADM/A/2138, 2 diciembre 1725.

estaba demasiado expuesta a ser bombardeada por las fuerzas españolas, aunque las instalaciones navales en la plaza habían sido mejoradas y se nombró un comisario para el arsenal, que ya asumía más importancia.

La escuadra del Mediterráneo, bajo el mando de Sir John Jervis, llegó a Gibraltar en diciembre de 1796 y se ancló en la rada por unos días. Por temor a las baterías españolas en la frontera, los navíos de Jervis se anclaron en dos líneas entre Rosia Bay y Punta de Europa. En la noche del 10, sopló una fuerte tormenta del noreste y tres de los navíos rompieron sus amarras. El *Zealous* y el *Gibraltar* pudieron volver ilesos relativamente¹⁰, pero el *Courageux* terminó abarrancado en las rocas de la isla de Peregil, cerca de Ceuta, y se hundió con la pérdida de 464 hombres de su tripulación de 594¹¹.

De Gibraltar la escuadra siguió a Lisboa, donde se había montado una base bajo el mando del capitán Isaac Coffin. Después de ser reparada, salió para el encuentro con la Armada española en la segunda batalla de San Vicente. En abril de 1797 comenzó el bloqueo del puerto de Cádiz, y, aunque Lisboa continuó siendo la base principal, como base auxiliar, Jervis encontró Gibraltar, a solo 60 millas de Cádiz por mar, muy conveniente para el uso de las pequeñas embarcaciones de su flota¹².

La invasión de Portugal por el ejército español culminó con la petición de una tregua por parte de Portugal y una de las condiciones que se le impuso fue que limitara las facilidades que ofrecía a la Armada británica. Esto forzó que la Royal Navy tuviera que depender más de la base de Gibraltar. La captura de Menorca en 1798 permitió montar una base para reparaciones de los navíos en su puerto porque tenía mejor facilidades para carenar navíos grandes, pero la isla fue devuelta a España en 1801. Después de 1808, cuando Inglaterra y España estaban aliadas contra Francia, Collingwood, que había seguido a Nelson en el mando de la flota del Mediterráneo, utilizó ese puerto como base para sus operaciones contra la costa francesa y la costa oriental de España, mientras que ésta seguía bajo el control francés.

REFORMAS A LA BASE

El Almirante Jervis tenía ya más de 65 años y se encontraba enfermo, y en 1798 se pasó a tierra alojándose en Rosia House, dejando el mando en alta mar a Lord Keith. Durante los meses que pasó en Gibraltar, Jervis estudió los problemas de la base, e hizo una serie de recomendaciones para mejorar sus operaciones.

El primer problema era la falta de agua. A principios del siglo XVIII se había hecho un canal del acueducto hasta la orilla del mar, donde se edificó un muelle para que los botes de los navíos pudieran venir a llenar sus barriles de agua. Este sitio era conocido por el nombre de Ragged Staff (palo rasgado) pues, como nos demuestra el plano de Bravo de Acuña, el antiguo muro árabe se había derrumbado y había sido repuesto por

¹⁰ Éste navío era el antiguo *San Miguel*, capturado por Rodney en la primera batalla de San Vicente en marzo 1780.

¹¹ Benady, *Role of Gibraltar*, 24-25.

¹² Benady, *Role of Gibraltar*, 47.

una empalizada de madera. Ésta fue reemplazada por un muro con su puerta (las actuales Ragged Staff Gates) en 1736. El problema consistía en que, mientras era fácil surtir de agua a los navíos en invierno, en los veranos secos no lo era, pues si la flota tomaba mucha agua la ciudad padecía sequía. Había también pozos en el campo neutral que la Marina había cuidado y hasta había surtido con una bomba de vapor. Pero enviar botes allí para cargar agua, que después tenían que llevar remando a sus barcos, posiblemente contra el viento de sudoeste, era un trabajo muy penoso y largo. Generalmente las escuadras numerosas iban al río Martín en Tetuán para tomar agua. Como Nelson notó, era comparativamente fácil porque aguar allí, porque antes de desembocar en el mar, el río corría paralelamente a la costa separado del mar por una playa arenosa donde los botes podían echar a tierra sus barriles, hacerlos rodar hacia el agua dulce y llenarlos¹³.

Jervis por eso decidió que era necesario construir tanques nuevos y, para que estuvieran fuera del tiro de las baterías españolas, tenía que ser en Rosia. La construcción de los tanques de Rosia se le confió a un contratista local, Giovanni Maria Boschetti, que hacía muchos trabajos para el arsenal y también confiaba en hacer reparaciones extensas en el Muelle Nuevo. Los tanques tardaron bastante tiempo en construirse porque, debido a las condiciones geológicas, fue difícil hacerlos impermeables, pero en 1804 ya surtían agua, aunque no fueron cubiertos hasta cuatro años después¹⁴.

También estaba preocupado Jervis por los almacenes del Agent Victualler, que encontraba en un sitio muy incómodo y muy expuesto al fuego español. Creía asimismo que debían ser transferidas a Rosia y que fueran de construcción bastante fuerte para resistir el fuego de los cañones españoles. El nuevo Victualling Yard lo empezó a construir Boschetti en 1807 y, con su muelle, no fue acabado hasta 1812, por un coste total de £87.000 incluyendo los tanques. El Victualling Yard se ha conservado, y sobre su puerta se ve la inscripción “G III GMB &HR&”, que significa “*Georgius III Deo Gratia Maiestate Britannia & Hibernia Rex &c*”, o sea, “Jorge III, por la gracia de Dios, Majestad de Britania y Rey de Irlanda, etc”, que no es una forma muy corriente para inscripciones de este tipo, pero Boschetti la manipuló para que sus iniciales GMB aparecieran en el arquitrabe de la puerta. (Me pregunto cuántas noches sin dormir habrá pasado Boschetti antes de llegar a la formula que buscaba). Hoy los tanques se han convertido en un parking subterráneo para unas viviendas que se han construidos sobre ellos.

En lo relacionado con el arsenal, Jervis notó la falta de una grúa de tijeras permanente, puesto que cada vez que se tenían que montar los palos de los navíos se tenía que preparar una con los mástiles de reserva. Jervis transformó el *Peuple Souverain*, una de las presas francesas que Nelson había hecho en la Batalla del Nilo, y lo convirtió en barco de base, en el que arboló su bandera mientras estaba en Gibraltar y montó unas grúas de tijeras de 37 metros en su cubierta. Generalmente las presas francesas entraban en servicio bajo sus nombres originales, pero el nombre era demasiado republicano y lo cambió a *Guerrier*, el nombre de otro barco capturado en el Nilo que fue desguazado porque el casco estaba en malas condiciones¹⁵.

¹³ Nicolas, *Letters*, 6:486.

¹⁴ Benady, *Role of Gibraltar*, 28-33.

¹⁵ Benady, *Role of Gibraltar*, 17-19.

Jervis, un meticuloso administrador, hizo reorganizar todos los servicios del arsenal e incrementó su eficiencia. Esto se demostró después de la Batalla de Algeciras, el 12 de junio de 1801. Durante la batalla, el *HMS Hannibal* encalló y fue capturado, y los otros cinco navíos ingleses que habían atacado a los navíos franceses bajo el mando de Linois, anclados en la rada, fueron muy castigados por las baterías españolas, pero cuatro de ellos fueron reparados en solo dos días y pudieron participar en la Batalla del Estrecho. Durante ésta, los navíos españoles demostraron que no tenían la práctica de maniobrar y pelear de noche y sufrieron fuertes pérdidas.

El personal del arsenal solamente consistía de 28 obreros al principio de la guerra, pero el número se aumentó durante los años de conflicto y, en 1814, ascendía a 170¹⁶. Pero hay que tener en cuenta que miembros de la tripulación de los barcos en reparación ayudaban en los trabajos, y para esto recibían pagas extraordinarias. Cuando el arsenal tenía mucho trabajo, a veces también eran enviados a ayudar los empleados de los ingenieros militares.

Es interesante notar que algunos menorquines formaban parte del personal del arsenal. Evidentemente habían abandonado su isla después de que fuese devuelta a España, para continuar con su empleo acostumbrado en el arsenal de la *Royal Navy*. Entre ellos, Joseph Tudory, que llegó a ser el carpintero principal del arsenal. Este individuo llegó a Gibraltar con su familia en 1784 y se retiró en 1802¹⁷.

En 1801 se firmó el Tratado de Amiens y se suspendieron las hostilidades.

LA REANUDACIÓN DE HOSTILIDADES

La paz de Amiens no duró mucho tiempo. A mediados de 1803, Inglaterra y Francia estaban en guerra otra vez. La declaración de guerra por parte de España fue provocada por una acción ilegal por parte de Inglaterra. El gobierno británico temía que España fuera forzada a subvencionar a Francia y, habiendo noticias de que llegaban unos navíos con tesoro a la Península, mandó cuatro fragatas (*Indefatigable*, *Medusa*, *Amphion* y *Lively*) a interceptar los barcos que llevaban la preciosa carga, creyendo que constituiría una fuerza superior que obligaría a los españoles a rendirse sin resistencia. El 5 de octubre encontraron al convoy que también consistía de cuatro fragatas (*Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*) y, aunque éstos eran más pequeños y débiles, el contraalmirante D José Bustamente se vería forzado a defender su honra y la de la Armada española. Ambos formaron línea y el comodoro inglés envió un oficial a bordo de la *Medea*, que era el barco insignia, para informar al almirante que tenía órdenes de retener su división y escoltarlo a un puerto británico. Bustamente, por supuesto, rehusó ser coartado y entonces comenzó el cañoneo. Nueve minutos después de que los ingleses abrieran fuego hubo una tremenda explosión a bordo de la *Mercedes*, que se hundió. Solamente se salvaron 50 individuos de la tripulación, el resto, computado en 249 personas, entre

¹⁶ Morris, *Royal Dockyards*, 224.

¹⁷ Benady, *Role of Gibraltar*, 13-14, 59.

ellas ocho mujeres y varios niños tuvieron por tumba el mar. Las otras tres fragatas fueron capturadas y llevadas a Inglaterra después de que se hicieron las reparaciones necesarias, y llegaron a Portsmouth el 17.

James, el historiador contemporáneo, comentó:

“(…) Otras circunstancias aumentaron lo odioso de éste encuentro... la pérdida de tantas pobre gentes en la explosión de la fragata y, especialmente, la muy triste suerte de un caballero, el capitán Alvear, de la marina española, que había sido pasajero a bordo de la *Mercedes* con su señora, cuatro simpáticas hijas y cinco hijos varones. Viajaba con sus ganancias de 30 años de trabajo en comercio en Sudamérica y su fortuna se calculaba a treinta mil libras esterlinas. Poco antes del encuentro se había traspasado a la *Medea* con su hijo mayor y presencié la triste catástrofe que destruyó a su mujer, sus hijas, sus otros hijos y lo que para él era menos importante, su fortuna, y los relegó al fondo del mar ... Después el gobierno británico le reembolsó las treinta mil libras de su fortuna.”

Según Fernández Duro, el gobierno británico no pudo aprovecharse del hecho pues no había tesoro del rey a bordo de las fragatas, porque todo su cargamento pertenecía a particulares, y esto da a entender que los bienes capturados fueron restituidos a sus dueños, los caudales del estado solamente ascendían a 1.307.634 pesos, pues la mayoría del caudal transportado pertenecía a personas privadas¹⁸.

En cuanto al tesoro a bordo de la *Mercedes*, todos sabemos que fue recuperado del fondo del mar en nuestros días por la firma americana Odyssey, y que la disputa sobre a quién le pertenece sigue ante los tribunales de Florida.

El resultado de esta transacción fue que España ordenó represalias contra barcos ingleses el 27 de noviembre y declaró la guerra el 12 de diciembre.

Lo más curioso de todo esto es que no estropeó las buenas relaciones que existían y continuarían existiendo entre los comandantes españoles y británicos. Cuando el navío de línea *Donegal* capturó la fragata *Amfitrita*, la tripulación fue desembarcada en la costa de Algeciras en vez de en Gibraltar, que en esos días sufría una plaga de fiebre amarilla. Sir Richard Strachan recibió una carta del general Castaños, fechada el 4 de diciembre, agradeciéndole su humanidad al no someter la tripulación a los peligros de la fiebre amarilla y continuaba:

“(...) Por mi parte, sigo ayudando a aquellos súbditos de su Majestad británica que residen en Gibraltar con todo el auxilio necesario en su triste situación, de acuerdo con las órdenes que tengo del Rey mi Señor, quien

¹⁸ James, *Naval History*, 3:280-283; Fernández Duro, *Armada Española*, 8:264-268.

desea ayudar a la guarnición como si fuese parte de sus propios dominios, y su excelencia el general Trigge¹⁹ es testigo de esto²⁰”.

Cualquiera que estudie las relaciones entre españoles y británicos en los años que estuvieron en guerra entre 1796 y 1808, se queda asombrado de las buenas relaciones que existían entre ambas partes. Esto se debe a dos razones. La primera es que la alianza que existió entre 1793 y 1795 fue tan grata para los oficiales de ambas partes que la amistad continuó durante los años de guerra. La segunda es que la guerra contra Inglaterra le fue forzada a España por el poder francés, y, mientras que era una cuestión de honor el pelear cuando fuese necesario, España no hacía la guerra con mucho afán. Por ejemplo, no se tomó ninguna medida para atacar a Gibraltar.

Por la parte británica también había un sentido pragmático y la política de Charles O’Hara, gobernador hasta su muerte en 1802, era de mantener las mejores relaciones posibles con España. Él había conocido la ciudad después del asedio y no quería exponerla otra vez al bombardeo español. Y, además, deseaba recibir abastecimientos de España de carbón, vino y legumbres. Aunque la guerra continuaba en el mar, O’Hara detuvo a un oficial que disparó un solo cañonazo de las baterías de la fortaleza para alejar a las cañoneras españolas que atacaban a una corbeta de guerra británica, y los oficiales que mandaban dichas cañoneras a veces cenaban en el Convent.²¹ Cuando llegó la noticia de la gran victoria de Nelson en la Batalla del Nilo, O’Hara escribió el 30 de septiembre de 1798 al gobernador del Campo de Gibraltar, el Conde de St. Hilaire, advirtiéndole que esa noche iban a ver iluminaciones y tiros de cañones pero eran solamente en celebración y que no se preocupase que no eran parte de un ataque a las posiciones españolas²².

Después de la Batalla de Trafalgar, todos los barcos volvieron a Gibraltar para recibir las reparaciones necesarias, y trajeron los que habían sido capturados. Los más dañados, incluyendo el *Victory*, fueron parcheados suficientemente para poder volver a los arsenales ingleses, y un número suficiente volvió a continuar con el bloqueo de Cádiz. Entre los capturados estaba el *San Juan Nepomuceno*, nave capitana de Don Damián Churruca. Poco después se decidió desguazar el *Guerrier* porque el casco estaba en malas condiciones. Aunque al contrario de los armatostes de los arsenales de Inglaterra, el *Guerrier* contaba como una corbeta en activo, pues también servía para alojar los prisioneros de guerra y como puesto de mando con una tripulación adecuada, los armatostes no recibían el cuidado de un barco activo y el casco se deterioraba rápidamente. Entonces fue remplazado por el *San Juan Nepomuceno*, que entró en el servicio británico con el nombre de *San Juan*, hasta 1816. Durante esos años, la cabina privada de Churruca quedó cerrada en homenaje a un insigne y valiente marino.

¹⁹ El teniente gobernador.

²⁰ British Library, Ad Ms 34927, 67, 59, carta de Strachan a Nelson.

²¹ Benady, *Role of Gibraltar*, 64 nota 1.

²² Benady, *Royal Navy*, 74-75

BIBLIOGRAFÍA

- BENADY, TITO: *The Royal Navy at Gibraltar*, (Liskeard, Cornwall, 1992)
- BENADY, TITO: *The role of Gibraltar as a base during the campaign against the French and Spanish fleets 1796 – 1808*, (Dissertation Greenwich Maritime Institute 2005)
- COATS, ANN: *History of the Rosia Tanks*, (Naval Dockyards Society 2006)
- FERNÁNDEZ DURO, CESARIO: *Armada española desde la union de los Reinos de Castilla y León*, 9 tomos, (Madrid 1895-1893).
- HATTENDORF, J B, KNIGHT, R J B, PEARSALL, RODGER, N A M, TILL, G: *British Naval Documents 1204 – 19670*, (Londres 1993)
- JAMES, WILLIAM: *The Naval History of Great Britain during the French Revolutionary and Napoleonic Wars*, 6 tomos (Londres, 1826 2ª edición)
- MACDONALD, JANET, *The Victualling Yard at Gibraltar and its role in feeding the Ryal Navy in the Mediterranean during the Revolutionary and Napoleonic Wars*, (*Transactions of the Naval Dockyard Society* 2, 2004)
- MORRIS, ROGER, *The Royal Dockyrds during the Revolutionary and Napoeonic Wars*, (Leicester, 1983)
- NICOLAS, NICHOLAS H: *The Desptaches and Letters of Vice Admiral Lord Viscount Nelson*, 7 tomos (Londres, 1844-1846).
- RODGER, NICHOLAS: *The Command of the Ocean*, (Londres 2004)