

4

BIBLIOTECA HOSPI REAL  
GRANAD

Sala: C

Estante: 001

Numero: 089 (4)



2 400 40

Gafsa

MADE IN SPAIN

BIBLIOTECA  
UNIVERSITARIA  
DE  
GRANADA

BIBLIOTECA HOSPITAL REAL  
GRANADA

Sala:

C

Estante:

001

Número:

089 (4)

BIBLIOTECA  
UNIVERSITARIA  
DE  
GRANADA



fran<sup>Co</sup>. Mourelle

A decorative flourish consisting of several curved lines, resembling a stylized signature or a decorative element.

1513

R. 28211

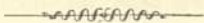
# BIOGRAFIA

DEL EXCELENTISIMO SEÑOR

D. FRANCISCO ANTONIO MOURELLE,

GEFE DE ESCUADRA DE LA ARMADA.

Publicada en la Crónica Naval de España.



**MADRID:**

IMPRESA DE LA VIUDA DE CALERO, CALLE DE SANTA ISABEL NÚM. 26.

1856.

Biblioteca Universitaria	
GRANADA	
Clase	2
Estancia	19
Número	47 (4)

REGISTRO

MADRID

1881



## EL EXMO. SR. D. FRANCISCO ANTONIO MOURELLE.

---

Si los anales de nuestra marina han presentado en todo tiempo inmenso campo para el historiador y el biógrafo, si tantos hechos y nombres ilustres bastan para asegurar y atestiguar la época de nuestros triunfos, de nuestra grandeza y prosperidad en el Océano, también la de nuestra decadencia nos presenta nombres y hechos dignos de memoria, tanto mas apreciables, cuanto que estas flores han brotado, por decirlo así, en un suelo abandonado y sin cultivo; son frutos espontáneos del patriotismo y del celo por el honor de la ciencia y de nuestra marina, y por esto tanto mas dignos de publicidad y de ser ofrecidos como ejemplo.

Tiempo es ya también de que dejemos de escitar con nuestro silencio á los constantes émulos y detractores del nombre español, y que dando á conocer el mérito de no pocos marinos de la última época, ofrezcamos algunos materiales que utilizados por manos mas competentes y afortunadas, alcanzarán el debido lugar en la historia.

Guiados por tales sentimientos publicamos estos apuntes biográficos, contribuyendo gustosos á dar á conocer los hechos de un gefe de nuestra Armada, tan valiente como entendido, y cuyo arrojo y pericia náutica le han merecido además un honroso lugar entre los descubridores de nuestra era.

---



El Excmo. Sr. D. Francisco Antonio Mourelle, jefe de escuadra de la real Armada, comandante general de la gran expedición de Ultramar en 1819, caballero profeso en la órden de Santiago, gran cruz de la de San Hermenegildo y condecorado con la laureada de la Marina, nació el 21 de junio de 1755 en el Puerto de San Adrian de Corme, arzobispado de Santiago en el reino de Galicia. Fueron sus padres D. Domingo Antonio Mourelle y Doña Andrea de la Rua, descendiente el primero por línea de baron del solar de la Casa y Torre de Mourelle, sita en la feligresía de Montouto, jurisdiccion de Falla; y la segunda de la casa de la Rua, sita en el Castro de Pautiñobre, jurisdiccion de la Arzua. La fortuna reducida de que disponian sus padres, al dedicarlo á la carrera de la marina, les obligó á que entrase á servir en el cuerpo de pilotos, en 1.º de noviembre de 1768, en cuya clase hizo diferentes viajes á Puerto-Rico, Vera-Cruz y Trinidad de Barlovento, y reconoció los montes en la Guayana, levantando los planos de la misma.

El 1.º de marzo de 1775 fué destinado de primer piloto y segundo comandante á la goleta *Sonora*, mandada por el teniente de fragata D. Juan de la Bodega y Cuadra, formando parte de la expedición que en dicho año salió del Puerto de San Blas al viaje de descubrimientos de la costa N O. de las Californias, hasta la mayor latitud posible, á las órdenes del teniente de navío D. Bruno de Heceta, que mandaba la fragata *Santiago*. El 16 de marzo del referido año, á las 10 de la noche, zarparon del puerto de San Blas dichos buques, y el paquebot *San Carlos* fué destinado al presidio de Monterey. La fragata *Santiago* y la goleta *Sonora* navegaron en conserva hasta los 48º de latitud. Las malas propiedades de la goleta y su corto andar les obligó á tomar remolque de la fragata, que se veia en la necesidad de acortar de vela durante la navegacion, no sin grande riesgo, á causa de los frecuentes abordajes. El 30 de julio, en vista del lamentable estado de la tripulacion de la fragata, celebró el jefe de ella una junta de oficiales á que asistie-

ron Mourelle y Cuadra; propúsose el regreso de la expedicion al puerto de Monterey, y aunque estos fueron de opinion contraria, quedó definitivamente resuelto por los demas el regreso indicado. A la una y media de la tarde, con mar y viento del O., puso el comandante señal de arribar en popa hácia el puerto: entonces, vista la imposibilidad de impedir el regreso, no les quedó otro arbitrio para ganar tiempo, sino esponer la dificultad con que la goleta navegaba en popa y con mar gruesa: al ponerse el sol crecieron el viento y la mar, y oscureciéndose los horizontes, el temporal fué arreciando durante la noche, lo cual favoreció la idea que concibieron en aquella tarde para no regresar al puerto, aprovechando el resto de la estacion en los descubrimientos á que estaban comisionados. A las ocho de la noche, reunidos en su pequeño alojamiento, tuvieron una larga conferencia, en la cual Mourelle representó á Cuadra lo vergonzoso que deberia serles la vista de sus amigos luego que hubieran regresado al puerto sin los progresos de la navegacion á que fueron destinados; y como al dicho Cuadra animaba el mismo espíritu y sentimientos, no le fué muy difícil hacerle consentir en la separacion, apesar de las estrechas órdenes para que mantuviesen la conserva. A las 10 de la noche, forzando de vela y favorecidos por la oscuridad, navegaron al Poniente, de manera que amanecieron fuera de la vista del comandante. Dueños de sus acciones, buscaron los vientos favorables que venian á mas de 150 leguas de la tierra.

El 5 de agosto renovaron su pasada conferencia, teniendo á la vista la estrechez en que se hallaban, la disminucion de la racion diaria, pues 72 arrobas de carne que les correspondian fueron embarcadas en la fragata por la pequeñez del buque, quedando privados de esta parte de los víveres al separarse de ella, y atendidos únicamente á las menestras de arroz, frijoles, el pan y manteca. La goleta *Sonora* media 18 codos de quilla, igual á la de una lancha de navío: una pequeña cubierta y un camarote hacian toda su seguridad y alojamiento; no cabia en

este mas equipaje que una cama y un cajon que estaba debajo de ella; su estension solo les permitia estar sentados, y su pequeña cubierta apenas les ofrecia la comodidad de pasearse para facilitar la circulacion de la sangre; y en este estado les fué forzoso vivir por espacio de diez meses.

Componíase la tripulacion de siete hombres, á que los habia reducido la baja de otros siete que perecieron, antes de su separacion de la fragata, en un desembarco que practicaron para hacer aguada en una isla, á manos de los naturales. Por aquella época no habia verificado aun sus viajes el célebre Cook, y en tal altura el continente americano era casi desconocido. Sin embargo, el valor unido á los conocimientos científicos, superando infinitos obstáculos, privaciones y peligros, les abrió el camino hasta los 58°, punto de latitud á donde no habia llegado algun europeo. El 1.º de setiembre, sobre esta latitud, á las dos de la mañana, siéndoles imposible aguantar la mar y el viento, rompió sobre ellos una furiosa ola, que arrancando batayolas, candeleros y grampones, se llevó cuanto habia sobre la cubierta. Creyéronse anegados aun despues de cuatro ó cinco minutos, porque en este tiempo solo se vió una mar espumosa desde la proa á la popa, que inundó la pequeña cámara, por donde penetró á los pañoles del pan, que dejó la mayor parte inservible; pero cuando empezó á desahogar, parte en la bodega y parte por la borda con los balances, oyeron repetidos lamentos que daban los individuos de la corta tripulacion, que habian sido heridos, en los momentos de estar dando las bombas, con las mismas batayolas en las cabezas y espaldas, abatiendo sobre la uña del ancla que estaba al pié del palo á el contra maestre, que quedó inútil y murió despues de algun tiempo de llegado al puerto. En este instante de afliccion quedaron reducidos á dos marineros y el guardián.

La imposibilidad de resistir mas tiempo á los mares que, si volvian á reventar sobre el costado, podian abrir el pequeño buque, les hizo dar la popa al viento, y practicada aquella manio-

bra, reconocieron las bombas que en toda la noche habian podido sacar agua, sin embargo que esta se veia sobre la estiva en los fuertes balances; y empeñados Cuadra y Mourelle en esta faena, ayudados por el guardian, tardaron veinte y cuatro horas en concluirla, porque la fuerza de la fatiga les obligaba á interponer ratos de descanso. El pasado embate de las mares partió una hembra del timon, y no teniendo alguna de repuesto, ni hallándose cerca de puerto para reemplazarla, adoptaron el único remedio que les quedaba, pasando un clavo por un ojo del brazo partido con la débil firmeza que ofrecia por sí solo. Esta situacion precaria y rodeada de inminentes peligros que se aumentaban por instantes, y el estado angustioso de una tripulacion abatida y enferma por el escorbuto, les obligó á desistir de subir á mayor altura, emprendiendo desde los 58° su regreso al puerto de Monterey, quedándoles la gloria de haber sido los primeros que hasta aquella fecha recorrieron la mayor parte de aquel continente, con mas ó menos averiguacion de sus ensenadas y puertos, segun era mayor ó menor la proporcion que los tiempos y las enfermedades les facilitaban. El gobierno español, penetrado de la importancia de estas noticias, celoso de la ambicion de los ingleses, determinó ocultar los frutos de aquel viaje, resultando por esta deferminacion el quedar privados nuestros dos marineros del justo renombre á que se habian hecho acreedores, y que tan fácilmente alcanzan con menos causa los de otras naciones. Así lo reconoce equitativamente Guillermo Coxe en su obra titulada, *España bajo el reinado de la casa de Borbon* (tomo IV, pág. 599), en que dice, contrayéndose de un modo espreso, entre otros marineros ilustres, españoles, al que es objeto de estos apuntes: “si los nombres de Gonzalez, Montes, Ayala y Mourelle no han logrado una celebridad igual á la de Anson, Cook, Vancouver, Bougainville y La Peyrouse, no es por la falta de méritos de tan eminentes personajes; antes bien ha consistido esta oscuridad en la política suspicaz de

su gobierno, con respecto á todas las operaciones que mandaba practicar en las posesiones de América."

El diario de navegacion de Mourelle fué despues publicado en Lóndres por Mr. Barrington, por cuya causa se vió aquel obligado á corregirlo y aumentarlo con una introduccion de sumo interés é ilustracion (que conserva inédita su familia), en la cual contesta al mismo tiempo á ciertas observaciones hechas por el editor del tercer viaje del capitan Cook, relativa á lo poco que habian subido en latitud los españoles, por comparacion con aquel célebre navegante. Las razones que da Mourelle para contrarrestar las pretensiones del escritor inglés, revelan bien claramente el mérito de aquel viaje de esploracion, llevado á efecto, no con los recursos y medios de ejecucion con que siempre se preparan esta clase de espediciones, sino de un modo imprevisto, sorprendente por la carencia hasta de los mas necesarios recursos, no menos que por el valor é intelijencia de sus ejecutores.

Dos espediciones mas verificó Mourelle con igual objeto de esploracion al NO.; y en una de ellas, navegando de alférez de fragata y segundo comandante en la fragata *Favorita*, que mandaba el mismo Cuadra en febrero de 1779, saliendo del puerto de San Blas, llegaron hasta los 62° de latitud.

En 1779 se embarcó de segundo comandante de la fragata *Princesa*, mandada por el capitan de la misma clase D. Bruno de Heceta, que conducia con motivo de la guerra, tropa, pólvora y caudales á las islas Filipinas; y habiendo tomado el mando de dicha fragata en 1.º de agosto de 1780, llegaron á principios de julio, y emprendió su regreso desde el puerto de Sisiran en 21 de noviembre de dicho año. El 16 de febrero de 1781 el estado de sus víveres y aguada, destruida en su mayor parte por la multitud de insectos que la vejez del buque hacia producir de sus maderas, le puso en el estremo de verse imposibilitado de continuar su navegacion al puerto de San Blas, ni arribar á Manila ú otro puerto, por la distancia á que se encontraba. Los

tripulantes, que veían por momentos disminuirse los medios de subsistencia y aproximarse la muerte, acompañada de las escenas de horror y sangre que traen consigo semejantes situaciones desesperadas, habían caído en el más profundo abatimiento. Mourelle en este caso, llevado de su espíritu emprendedor, abandona su derrota, corre el Sur de la equinoccial, y busca en medio del desconocido Océano algunas islas. Sin cartas que le hicieran conocer aquellos lugares, y fiándolo todo á la vijilancia perpetua que exige la navegacion de mares intransitados, consigue al fin su objeto; el día 26 de dicho mes vé unas islas, se reanima la tripulacion á la vista del remedio del estado miserable en que se hallaban; pero al aproximarse los naturales, que en varias piraguas rodearon la fragata pidiendo les diesen alguna cosa, y el estado de pobreza y aridez de las islas, comprendió desde luego los ningunos socorros que podían esperar de ellas. De nuevo el abatimiento se apodera de su gente: Mourelle abandona la isla, y al trazarla sobre su nuevo derrotero le da el nombre de la *Amargura*: emprende con mayor ahinco sus descubrimientos, prosiguiendo su rumbo hácia el Sur, y el 27 de febrero descubre otra isla, que ofreciéndole el aspecto de un bello jardín les hace olvidar las calamidades pasadas. Esfuérase para dar fondo en ella; pero los vientos del E. flojos y escasos que corrian no les dejaban aproximarse á menos distancia de una legua de sus orillas. La llegada de algunas canoas con cocos y plátanos que feriaron los naturales con sus marineros, remedió las necesidades por el momento, estableciendo una relacion desnuda de todo recelo. El jefe que mandaba aquella isla, que se llamaba *Lataii*, le suplicaba se aproximase á dar fondo en sus inmediaciones, donde podría facilitarle frutas y agua; pero como en los bordos que repitió sobre ella con el fin de aproximarse descubrieron otras varias que le demoraban al E. N. E. á la distancia de 12 leguas, y cuya estension daba esperanza de que en sus canales tendrían el abrigo suficiente y hallarian cuanto solicitaban, dirigió su rumbo á ellas, si bien, á causa



de las ventolinas ó calmas, no pudo conseguir su objeto hasta el 4 de marzo que dió fondo en 45 brazas de agua próximo á la tierra, esperando pasada la noche poderse introducir en lo interior del puerto. Mientras se acercaba á estas islas se llegaban diariamente á su bordo de 50 á 60 canoas que conducian lechones, gallinas, plátanos y cocos, que cambiaban por hachas, azuelas y otros instrumentos cortantes, así como por los mas despreciables objetos, de que los marineros procuraban proveerse, haciendo tiras de sus camisas, calzones, chupas y fajas, reemplazando por este medio con la abundancia la carestía desde su aparicion en la costa, y estrechando las relaciones y buena fe en los contratos, hasta el estremo de recibir una visita á bordo de su buque del jefe de aquella isla, durando su permanencia hasta el 18 de marzo, que, concluida su provision de refresco y aguada, salió del puerto, recibiendo antes los infinitos obsequios y agasajos de aquellos naturales que se esmeraron en complacerle. Este puerto, que está formado por tres islas, le denominó puerto del Refugio, y el conjunto de ellas, llamó islas de Mayorga, cuyo nombre se sustituye hoy sobre las cartas con el de *Vavao*.

De este modo continuó su navegacion hasta el 5 de abril en que las repetidas quejas que diariamente daba la tripulacion sobre la pudricion del pan, movieron su curiosidad á examinar por sí mismo los pañoles de la despensa, y aunque el terror se apoderó de su ánimo, evitó la demostracion de este sentimiento que sin duda hubiera acabado con la poca esperanza de su gente, que tenian sus ojos fijos sobre él en observacion del mal que les amenazaba. Reunidos el primero y segundo piloto, oficiales, cirujano, contador y capellan, y registrando los pañoles, solo se hallaron millones de cucarachas, cuya cantidad es imposible pueda ser creida de otros individuos que aquellos que las vieron por sus propios ojos: el pan á primera vista parecia ocupar un pañol intacto; pero en toda la parte del costado y mamparos no se veia una sola galleta, y lo que habia por los fon-



dos era puramente cáscaras y polvo, viéndose en este día con solo dos cajas grandes llenas de aquel pan, mas aparente que real. Vistos los tres cajones de dietas que tenían precintados y embreados, tampoco les fué posible sacar uno, porque el primero, sin señales de pan, estaba lleno de aquellos insectos. Tomadas algunas medidas y pesando al mismo tiempo el que restaba, hallaron únicamente 40 arrobas; y dispuso suspender la racion de pan, suministrándoles en su lugar una pequeña cantidad de raíces de las que habian recibido de los indios, añadiendo tres onzas de puero y una de arroz; con solo el objeto de ver si podia conservarles la vida hasta ponerse en disposicion de socorrerlos; y, finalmente, determinó mantenerlos de su rancho, reservando para lo último las dos cajas de pan que miraban como cosa sagrada. Espuesta esta situacion en junta con los espresados individuos, y visto encontrarse á 1,760 leguas del reino del Perú, y 1,240 de la isla de Guajan en Marianas, fué acordada la vuelta á dicho punto, por si podian tomar algún socorro en las islas de Mayorga, pues la cantidad de los víveres no alcanzaria á un mes, luego que se diese principio. Lleno de dolor aceptó esta última resolucion cuando consideraba vencido el rigor de la derrota sobre una altura en que ya experimentaba los tiempos favorables, por lo cual creia apenas demorarse mas de un mes. Con los vientos variables que rolaron toda la aguja, hizo los rumbos próximos al N. en el primer cuadrante; pero habiendo entrado las brisas desde el SE. al NE. procuró con ellas ponerse 40 leguas al E. de las islas á fin de buscarlas por su paralelo. El fruto de este viaje fué descubrir la isla de Cao que llamó Montehermoso, sobre los  $19^{\circ} 42'$  latitud S. y á  $177^{\circ} 50'$  longitud O., Latau sobre los  $18^{\circ} 47'$  latitud S. y á los  $177^{\circ} 50'$  longitud O., Tavao á quien llamó Mayorga, cuya isla es la mayor del Archipiélago, con 20 millas del NNO. al SSO. y sobre 10 á 12 millas de ancho. Amargura, la última del Archipiélago; Tonga situada sobre los  $17^{\circ} 57'$  latitud S. y  $177^{\circ} 20'$  longitud O. Tambien visitó la isla de Cain, que apelli-

dó Refugio, y á sus dos isletas vecinas Santa Rosa y Magdalena, sobre los  $5^{\circ} 28'$  latitud S. y  $150^{\circ} 48'$  longitud E. *Garret Denis*, visitada por él mismo y á quien llamó San Blas, en los  $5^{\circ} 12'$  latitud S. y á los  $150^{\circ} 15'$  longitud E. La isla de Dampier, descubierta por el navegante del mismo nombre, fué reconocida por Mourelle, á la que denominó San Lorenzo, en los  $5^{\circ} 12'$  latitud S. y  $150^{\circ}$  longitud E. La isla de los Pescadores en los  $2^{\circ} 55'$  latitud S. y á los  $149^{\circ} 40'$  longitud E. Reconoció la isla Borrascosa en  $1^{\circ} 40'$  latitud S. y  $148^{\circ} 4'$  longitud E. La isla Matías en  $1^{\circ} 50'$  latitud S. y  $147^{\circ} 10'$  longitud E. La grande isla del Almirantazgo, que denominó isla Vasco, sobre  $1^{\circ} 57'$  y  $2^{\circ} 17'$  latitud S. y entre los  $144^{\circ} 10'$  y los  $145^{\circ} 00'$  longitud E. La isla de Jesus Maria, denominada así tambien por Mourelle, en  $2^{\circ} 18'$  latitud S. y á los  $147^{\circ} 27'$  longitud E., (centro) isla de San Gabriel, San Miguel Lavendola y los Reyes y los Negros, así denominada por Mourelle, en los  $2^{\circ} 14'$  latitud S. y á los  $145^{\circ} 50'$  longitud E. Isla de los Anacoretas nombrada así por él mismo, en  $00^{\circ} 45'$  latitud S. y á los  $145^{\circ} 14'$  longitud E. Isla Hermita, vista por Mourelle en  $1^{\circ} 29'$  latitud S. y á los  $142^{\circ} 48'$  longitud E. Isla Jaquelado, que denominó Mil islas, situada en  $1^{\circ} 15'$  latitud S. y á los  $142^{\circ} 2'$  longitud E. El Gran Cocal, á los  $6^{\circ} 6'$  latitud S. y  $179^{\circ} 55'$  longitud E., así como la isla de San Agustin situada sobre los  $5^{\circ} 40'$  latitud S. y  $175^{\circ} 47'$  longitud E., fue descubierta por Mourelle. Tambien visitó las islas Verdes, que llamó de los Caimanes, situadas sobre los  $4^{\circ} 55'$  latitud S. y  $151^{\circ} 49'$  longitud E. El día 24 de mayo, hallándose en la latitud  $15^{\circ} 16'$  N. libre de todo recelo, gobernó al occidente en vuelta de la isla de Guajan, capital de las Marianas, en la que ancló el día 51 y donde obtuvo los precisos socorros para continuar su navegacion. Finalmente, el 20 de junio emprendió de nuevo su vuelta á Nueva-España, á donde arribó al puerto de San Blas el 27 de setiembre del mismo año, sin que la deplorable peste que les amenazaba con tan grandes miserias le hubiese ocasionado la menos desgracia.

En 4.º de junio de 1784 se embarcó en San Blas de comandante de la dicha fragata *Princesa* para conducir las noticias de la paz á Manila, regresando de aquel destino á San Blas en noviembre del mismo año donde desembarcó, y en 4.º de enero del 1785 se encargó del mando del apostadero que conservó hasta 1.º de octubre.

En 9 de dicho mes y año, por falta de oficiales y pilotos que no habia en aquel puerto, tomó el mando de la pequeña goleta *Felicidad*, y con los caudales y pliegos de oficio para el establecimiento de la compañía, pasó á Manila no llevando consigo piloto, capellan, ni cirujano, reducido únicamente al contra maestre, á quien hizo aprender de memoria una derrota muy clara con el objeto de que si él faltase, no peligrase el buque. Era esta la vez primera que se veia una embarcacion de tan reducidas dimensiones atravesar 2600 leguas y pasar por los cabos: rasgo de audacia que demuestra que ante el deber desaparecia en su ánimo toda idea de peligro, contando con su inteligencia y tambien con el valor de sus subordinados. Unicamente pidió á su salida al virey, esponiéndole oficialmente hallarse pronto á dar la vela, que se le autorizase para tomar el mando de uno de los buques que se encontrasen en Manila para verificar su regreso. Despues de infinitos riesgos, consumó su empresa llegando á aquel puerto en fin de diciembre del mismo año. La goleta *Felicidad*, aunque con el nombre de *Mosca*, se ha conservado en el arsenal de Cabite hasta 1844, mostrándose á los viajeros como testimonio auténtico de la pericia náutica y arrojo de nuestros marinos.

En 4.º de febrero de 1786 tomó el mando en Manila del navío de guerra *S. Felipe* para hacer un viaje á Canton, conduciendo crecidas cantidades de caudales; en esta ocasion su espíritu investigador, poco conforme con la lentitud de un viaje por la antigua derrota, le hizo descubrir otra nueva por cuyo medio se hacian tres viajes al año, cuando hasta entonces no habia podido verificarse sino uno: servicio importante que, ademas de fa-

gas sobre el *Principe* y el *Regla*, porque el *Oriente* siguió mura á babor por los claros de los ingleses. Muerto el general conde de Amblimout en las primeras descargas y quedando sobre el alcazar á su lado el primer comandante D. Gerónimo Bravo, le encargó este espresamente del mando á D. Francisco Mourelle. De este modo el *Principe* y *Regla* se vieron empeñados en un combate desigual contra siete navíos ingleses, que prolongaron su bordo para batirlos y separarlos del resto de la escuadra ó de aquella parte que seguia al navío general. A las 12 del dia el navío *Trinidad* con los que se le reunieron, formados mura á babor, sostenian el combate con el resto de la escuadra inglesa.

Los siete navíos enemigos seguian batiendo al *Principe* y *Regla*, y como á la una y cuarto hallándose el cola de los dichos siete navíos proximo al cola de la escuadra que se habia podido reunir con el general, reviraron aquellos, y como los primeros que habian virado por avante se hallaban algo á barlovento, doblaron la cola de los que seguian al general.

A las dos hizo la señal el general del *Principe* de formarse en línea de combate mura á babor y forzar de vela; á las dos y media la de arribar toda la escuadra y virar por avante los de la cola, cuyo movimiento ejecutó el *Regla* forzando de vela luego que marcó por sotavento el último de los enemigos; á las tres se vió en el *Principe* la señal de formar una pronta línea de combate sin sujecion á puestos ocupando cada uno el mas proporcionado: á las tres y cuarto el navío general el *Trinidad*, puso la señal de que los cabezas siguieran del mismo bordo que el enemigo y atacasen su retaguardia por barlovento; á las tres y tres cuartos el mismo navío la de que los cabezas navegasen dos cuartas arribados; á las cuatro y doce minutos en el *Concepcion*, la de que los navíos de la cabeza virasen por avante, y á las cuatro y quince minutos se vió desarbolar al *Trinidad* de su mastelero de gavia, así como tambien se encontraban en el mismo estado y entre los enemigos, el *Isidro*, *Salvador*, *San Nicolás* y *San José*.

A las cuatro y media pasaron por el través de los tres buques que batian al *Trinidad*, el *Pelayo* y *San Pablo*, haciendo sus descargas sobre ellos, siguiendo luego su direccion por barlovento de la escuadra española; á las cinco se halló el navío *Conde de Regla* sobre las aguas mismas del *Trinidad* rompiendo un vivo fuego contra los tres navíos que batian al navío general, con todas las baterías que Mourelle habia conservado para aquel momento sin dispararlas á la línea enemiga que habia prolongado por barlovento, y les obligó á que arribasen en popa á un tiempo hácia el cuerpo de su escuadra que se habia reunido sobre los buques rendidos; y siguiendo entonces el costado de babor del *Trinidad*, reviró por redondo por su proa á la vez y fué á tomar sus aguas con el fin de ponerle á la cabeza de la línea, pues ya llegaban el *Pelayo*, el *Pablo* y el *Concepcion*, que habian revirado para lo mismo.

Las diferentes versiones que se han hecho sobre el desgraciado combate del 14 de febrero de 1797, de que acabamos de hacer mencion, y muy principalmente sobre las maniobras que ejecutaron algunos de los navíos que componian la retaguardia española, envueltos por los enemigos en los momentos mismos que el navío general, el *Trinidad*, se veia acosado y combatido por cinco navíos ingleses, hasta el extremo de verse rendido sin que pudiese ser socorrido por ninguno de los navíos españoles, tan prontamente como lo exijia la desigualdad de su pelea, y el mal estado de dicho buque, nos han movido á hacer la relacion exacta de lo ocurrido en aquel dia lamentable; y respetando las glorias adquiridas por los demas navíos en los diferentes acasos que se presentaron en aquel combate, muy principalmente nos concretamos á la salvacion del *Trinidad* ya mencionado, sirviendo para comprobante de este hecho glorioso la certificacion dada por el general D. José de Córdova, primer jefe de dicha escuadra, que montaba el mismo navío *Trinidad*, y que á fin de que D. Francisco Mourelle pudiese hacer constar la calificacion de tan distinguido mérito, le fué dada por dicho



jefe á bordo del navío *Conde de Regla* en la bahía de Cádiz á 1.º de marzo de 1797, esto es, quince dias despues del desgraciado combate. Este documento orijinal existe en poder de la familia de Mourelle, y su copia es la que se encuentra al final de esta biografia. Tambien citaremos como documento justificativo de este hecho, la defensa facultativa, militar y marinera, hecha por el brigadier de la real Armada D. Juan Ruiz de Apodaca, en satisfaccion á los cargos, justificacion de la conducta, y vindicacion del honor del teniente general D. José de Córdova y Ramos, sobre su navegacion y combate que tuvo con la escuadra inglesa del vice-almirante Jervis, en las aguas del cabo de San Vicente el dia 14 de febrero de 1797, impresa y publicada en Cádiz, y en cuya página 215 dice. “Si intentaba virar nuestra escuadra se separaba mas de la division de sotavento, imposibilitando sus socorros, que al fin al del navío *Conde de Regla*, y en su inmediacion el *Principe*, y á la de *San Pablo* y *Pelayo*, debió su restauracion el *Trinidad*.” Mas adelante, dice en la página 288. “La pronta línea mandada mura á babor, no se verificó estando tan cerca de poderlo hacer, como que todos reciben fuego de los enemigos á su paso de vuelta encontrada; y en lugar de andar las distancias que les faltaban por un rumbo oblicuo, se mantienen orzados los navíos; la union de los de sotavento no se efectúa; y unos fuegos que aunque recibidos por cinco de ellos, no fueron correspondidos con la proximidad necesaria, sino por el *Principe* y *Conde de Regla*, se pierden inútilmente.” Mas adelante al folio 291. “Nada mas bizarro que determinarse un solo navío nuestro á tomar la aleta de barlovento de cualquiera de los de retaguardia, y batir á los enemigos que lo molestaban; nada mas fácil que, estando en esta situacion, salir á repararse de una grave avería, con solo orzar media cuarta; y nada mas seguro que la victoria que se habria conseguido, con que todo el centro y vanguardia hiciesen lo que este solo navío: el *Pelayo* y el *San Pablo* lo verificaron al fin del combate, que el *Conde de Regla* terminó por una des-

carga, precipitando la retirada de los enemigos. La incorporacion de dichos navios y el *Principe*, y los que de vanguardia viraban para perseguirlos cuando ya iban ellos en retirada, la aceleró, y el mar de batalla quedó por la escuadra del rey.

Al folio 509 concluye: “y si faltaron algunos de sus súbditos, hubo otros que desempeñaron completamente su deber: así me lo encarga lo haga presente al Consejo, recomendando muy particularmente á los individuos de los navios que se batieron á pie firme, y de los que llegaron á libertar al *Trinidad* despues de rendido.”

El 1.º de abril del 97 fué destinado al apostadero de Aljeciras con el mando de los cañoneros del mismo, y bajo las órdenes del jefe de escuadra y comandante general del espresado, D. Bruno de Heceta, hallándose con ellos en cuarenta y un combate y cañoneo que dió contra la plaza de Gibraltar, navios, fragatas, bergantines, corsarios y buques mercantes, entre los cuales merecen llamar la atencion los siguientes :

El 5 de noviembre del espresado año se presentó en el Estrecho de Gibraltar un convoy escoltado por tres fragatas inglesas, y á las nueve y media de la noche, con viento S. E. muy flojo y la corriente que entraba, se encontró que se hallaba ya á media boca de bahía, en cuya situacion le tiraron cuatro cañonazos las lanchas que se hallaban apostadas en Punta de Carnero, y saliendo inmediatamente de Aljeciras siete de ellas á las órdenes de Mourelle, llegaron á las diez y media de la noche á la inmediacion de los enemigos, donde rompiendo un fuego bien servido trabóse un combate obstinado y sangriento, cuyos estragos en los buques ingleses dieron por resultado el apresamiento de un bergantin llamado el *Principe Guillermo*, de cuya tripulacion solo habian quedado dos individuos, y uno de ellos herido: el viento que entró del Este y refrescó con bastante prontitud á la una de la noche, puso término á este hecho de armas, que les libró de perder mayor número de buques.

El 1.º de febrero de 1798, habiendo salido de Aljeciras con

direccion á levante un bergantin dinamarqués, fué apresado en la Punta de Europa por un corsario inglés, al que poco tiempo despues abatieron las corrientes sobre la costa de la Punta de Carnero; y saliendo entonces seis de nuestras cañoneras le atacaron de modo que soltando el remolque tuvo que hacer grandes esfuerzos á vela y remo para librarse del conflicto y dar fondo en Gibraltar, siendo conducido por nuestras lanchas á la bahía de Aljeciras el referido bergantin.

El 15 del mismo febrero por la tarde se hallaba á la inmediacion de Gibraltar un bergantin inglés que se esforzaba en ganar el fondeadero; pero la calma del monte y la corriente lo abatian de modo que á pesar de su remolque y de otro que salió á darle uno de Gibraltar, no pudo conseguirlo; al ponerse el sol, salieron tres lanchas de fuerza, un místico y la falúa al mando del comandante de ellas, el teniente de navío D. Francisco Mourelle, quien á pesar de la oscuridad de la noche y de que el bergantin reviró para el Estrecho, pudo hallarlo en fuerza de las diligencias que practicó con su falúa, con la cual y el citado místico, emprendió un ataque contra el bergantin, que rompió un fuego bien servido de fusilería, esmeriles, pistolas y obuses, que duró largo tiempo, hasta la llegada de las lanchas que le dispararon tres cañonazos, habiendo entonces puesto señal de rendirse, siendo conducido al puerto á las cuatro de la mañana.

El dia 30 de marzo del mismo año, se advirtieron, por la mañana, en las embarcaciones de la bahía de Gibraltar, movimientos que indicaban próxima salida, en cuyo caso dispuso el general que saliesen las lanchas á molestarlas; y en efecto, antes del medio dia, estando el viento al E. flojo, empezaron á dar la vela los buques mercantes, á cuya cabeza salió un navío de 78, auxiliado de tres cañoneras, y costearon el monte á muy corta distancia hasta rebasar la Punta de Europa.

Las nueve lanchas que salieron del apostadero de Aljeciras, bajo las órdenes de D. Francisco Mourelle, se dirijieron hácia la parte del monte, entre el Muelle Nuevo y Punta de Europa, y



luego que se hallaron á tiro de cañon rompieron el fuego sobre ellas un navío de 90 y otro de 78, siguiendo inmediatamente las baterías de la plaza, sin que á ellos respondiesen dichas lanchas, que solo trataban de aproximarse á tiro corto con el fin de atacar á varios buques particulares que aun no habian ganado el Estrecho, en cuya situacion se hallaban á la una y media, que rompiendo el fuego con actividad, lo dirijieron distintamente á los buques enemigos, á pesar de la inmensa multitud de las balas y bombas que llovian sobre ellos.

Los dos citados navíos se pusieron á la vela, y siguiendo el mismo rumbo que los primeros buques, fueron cañoneados vigorosamente por nuestras lanchas, pues la calma del monte los detenia en aquella situacion.

El navío de 78 que se hallaba en el Estrecho y que con el viento al E. bonancible, se le proporeionaba navegando al Norte cortar la retirada de las lanchas, viró de bordo y siguió dicho rumbo, en cuyo caso hizo el comandante de estas, señal de navegar á viento largo para ganar el sotavento del navío, al mismo tiempo que por el rumbo que indicaba, estrechaba la distancia con él, esperando que si entraba en el abrigo de la bahía, podria atacarlo con ventaja: en efecto, el navío se halló casi en calma en el momento en que las lanchas estaban sobre su direccion; Mourelle puso la señal de estrecharlo á vela y remo, sin hacer fuego, con el objeto de aprovechar sus descargas á corta distancia de él.

Empeñado el navío en esta situacion, viró por redondo para volver al Estrecho, y en este instante le rompieron un vivo fuego, á que contestaba con descargas enteras, acudiendo en su auxilio mas de catorce botes que le mandaron los demas buques; y á favor de este remolque y de las ventolinas del E., procuraba ganar el referido Estrecho, mientras las lanchas lo batian por su popa.

El navío de tres puentes que se hallaba en él maniobró con la mayor presteza para acudir á su socorro; y en efecto, se

presentó atravesado por el ala de babor de las citadas lanchas, y sus descargas completas cubrían á estas por todas partes, sin que ellas desistieran del empeño de batir al navío de 78, que en fuerza de los citados socorros ganó la línea del viento, y navegó como todos los demas hácia la Almina de Ceuta, quedándose á las cuatro y media nuestras nueve lanchas cañoneras dueñas del mar de batalla. Fueron atravesadas de bala la falúa y bote del comandante, sufriendo muchos balazos en las velas el resto de las cañoneras; notándose que el enemigo tenia las velas agujereadas, caidas las alas de juanete y echado á pique uno de los botes de remolque.

El 1.º de abril por la tarde se dirigió á Gibraltar un místico, corsario inglés, llevando de remolque una urca dinamarquesa, que habia quitado en el Estrecho á un corsario francés, á quien cañoneó y maltrató, por lo cual salieron diez de nuestras cañoneras al mando de su comandante D. Francisco Mourelle, poco antes de anochecer, y se dirijieron á la Punta de Europa para interceptarlo. En efecto, con toda diligencia lo consiguieron á las diez de la noche, cuando se hallaban el místico y la urca en los momentos de dar fondo, y á pesar de los tiros de la Punta de Europa, abordaron al corsario, á quien, igualmente que á la presa, condujeron al fondeadero de Aljeciras.

El 26 de mayo fué apresada una fragata española, que navegaba con bandera marroquí, por cuatro corsarios ingleses, y dirijiéndose á ellos las lanchas de fuerza del apostadero de Aljeciras, los cañonearon, y alejándolos, condujeron al fondeadero de aquel puerto, á remolque, la citada fragata.

El 19 de enero de 1799, á las dos de la tarde, salian de Gibraltar un navío de 74, un bergantin de 48 y tres cañoneras enemigas, bajo cuya escolta emprendieron sucesivamente su navegacion tres fragatas mercantes y dos bergantines ingleses, así como una fragata y un bergantin americanos, tambien mercantes, cuyo convoy, ciñendo el viento OSE. muy flojo, y ayudados de las corrientes, navegaban al E. de la Almina de Ceuta, á cu-

ya vista mandó el general que saliesen nuestras cañoneras, ejecutándolo á las tres de la tarde en número de catorce y un místico, á las órdenes de su comandante D. Francisco Mourelle, y dirigiéndose hácia la Punta de Europa, se encontraron mas inmediatos á ella que á la costa de España; y mandando formar una línea fuerte de ocho y un cuerpo de reserva con cuatro, mandó que avansasen dos hácia la referida Punta de Europa con el fin de cortar la retirada al fondeadero de Gibraltar á cualquier buque que la intentase. A las siete y media se hallaban las lanchas avanzadas y el cuerpo de batalla, las primeras muy á barlovento, á tiro de metralla de dos bergantines y una fragata mercantes, remolcados y custodiados por tres cañoneras enemigas; en cuyo caso, rompiendo el fuego general sobre ellos, contestado con bastante vigor, y habiendo sido destrozados los aparejos de la mayor parte de los enemigos, se rindieron todos, menos una lancha balandra, que por hallarse mas al O. de su conserva, reviró esforzándose á ganar á Gibraltar; pero las dos lanchas avanzadas, que se habian reforzado con otra mas, le cortaron su regreso, y tirándole á muy corta distancia la echaron á pique en el momento mismo de atracarla, recojiendo entonces su tripulación, sin que volviere á subir entre aguas, quizás por el peso de su cañon, obús, armas y municiones: la tercera lancha huyó hácia el navío que se hallaba en el Estrecho, sin poderla alcanzar por su lijereza.

Al principio de esta accion hizo sus disparos la Punta de Europa, y aunque sus balas cayeron en las inmediaciones de las lanchas que se hallaban al SSO. de ella, no continuó sin duda porque la oscuridad de la noche privó á los enemigos de conocer esta ventaja. Rendidos los tres mercantes, la cañonera enemiga y recojida la gente de la otra, la tomaron al remolque á las ocho de la noche; pero al poco rato llegaron siete botes de la plaza en su socorro, y recibidos por nuestras lanchas en batalla les hicieron sus disparos á metralla, viéndose obligados á alejarse al momento, y vuelto á tomar el remolque de los buques prisio-

neros los condujeron al fondeadero de Aljeciras, donde anclaron á las doce de la noche. El resultado de esta accion fué caer en nuestro poder una fragata transporte del rey, dos bergantines mercantes y una cañonera con 120 prisioneros, entre ellos cinco oficiales, incluso el comandante de las lanchas cañoneras de la plaza de Gibraltar.

Esta accion mereció una real orden, cuya copia va al final de esta biografía, en la cual S. M. manifiesta la mayor satisfaccion por el comportamiento y bizarría del comandante y oficiales que concurrieron á ella, siendo Mourelle ascendido á capitán de navío.

En 4 de octubre de 1800 fué trasladado de segundo comandante de todas las cañoneras de Cádiz, con el mando de las apostadas en la Caleta para oponerse al desembarco de la escuadra inglesa, que con mas de 20000 hombres se presentó y amenazaba á la vista de dicha plaza.

El 6 de julio de 1801 se encontraba sin destino en Aljeciras, y habiéndose presentado la escuadra inglesa del almirante Saumarez en aquella bahía, trabóse un combate sangriento con la escuadra francesa de Linois; y en este caso, aunque sin destino, se presentó voluntariamente en los cañoneros de dicho apostadero, y operó con el mayor valor segun lo juzgaba oportuno, tomando las diferentes posiciones que pedian los movimientos de los enemigos; y como el combate fué á tan corta distancia, todas las descargas fueron aprovechadas, de donde resultó que solo dos de los cañoneros concluyeron la accion, consumiendo con valor y denuedo cuantas municiones tenian, no siendo difícil calcular la presencia de espíritu que necesitaban unos hombres que, enteramente descubiertos, miraban la muerte por todas partes. El combate se sostuvo con furor mas de cinco horas, casi siempre sangriento y obstinado con gloria de las armas de las dos naciones aliadas, habiendo perdido los ingleses el navío *Annibal*.

En 18 de diciembre de 1804 fué nombrado comandante de

las fuerzas sutiles que debian operar en Aljeciras en la importante empresa que S. M. ordenó contra Gibraltar, y continuó su mando hasta 10 de junio de 1805, en que habiéndosele dado nueva forma á dicho apostadero, quedó de mayor general del Excmo. Sr. D. Bruno de Heceta.

El 4 de enero de 1806 salió al amanecer en su falúa á reconocer el Estrecho, y á la inmediacion de la Punta de Europa encontró una fragata mercante que le hizo fuego con su artillería, el cual fué correspondido consiguiendo rendirla, trayéndola hacia la Punta de Carnero, á pesar de los esfuerzos que hacian una fragata, un bergantin y dos cañoneras de guerra que al intento salieron de Gibraltar.

El 31 del mismo mes á consecuencia de real orden, le fué conferido el mando de las fuerzas sutiles del apostadero de Málaga.

El 8 de junio del mismo año salió de Málaga con 27 buques mercantes convoyados por cinco cañoneras, un místico de fuerza y su falúa, cuyo cargamento se componia de 25000 planchas de cobre y balería, y 4000 quintales de betunes con destino para la escuadra y plaza de Cádiz. El 10 amaneció en Estepona donde se mantuvo hasta las once de la noche para darse á la vela: el 12 amaneció sobre el rio Guadiaro á cuyo frente se presentaron los corsarios enemigos, entre ellos algunos cañoneros y un navío, una fragata y un bergantin á mayor distancia, pero con ventolinás flojas que les impedian caer sobre el convoy.

Los corsarios se aproximaron á vela y remo para atacarlo, y ordenando entonces sus trasportes á fin de que siguiesen sin el mayor riesgo, mandó darles caza á remo y vela, en cuyo momento tomaron la huida, y entonces dispuso la retirada, cubriendo la retaguardia del convoy. Los enemigos empezaron un largo cañoneo que sostuvieron á alguna distancia para preservar que las balas alcanzasen á los buques con pólvora que conducian: á las dos de la tarde, en medio del fuego enemigo, ancló felizmente entre la Tunara y el castillo de Santa Bárbara, colocando su convoy y fuerzas en orden de batalla, apoyadas las cabezas en

ambas baterías: el 15 amanecieron al frente de su línea de batalla, reconociendo su posición y trabajos, 12 botes armados, un navío, una fragata, una corbeta, dos bergantines, cuatro cañoneras y doce corsarios, en cuya noche, del 15 al 14, emprendieron el ataque indicado; y como el servicio en los buques, tropas y castillos se hacía con la mayor vigilancia, fueron descubiertos á las dos de la mañana en medio de la neblina prolongada de N. á S. en toda la línea de su formación; y roto el fuego por las baterías y cañoneros, desconcertaron y sorprendieron la empresa enemiga, retirándose de tal suerte, que al amanecer presentaban una línea formada á dos tiros de cañon: á las ocho de la mañana, esto es, 42 horas después de su arribo, estaba verificado el desembarco de los 9000 quintales que pesaba este importante cargamento, quitándoles la esperanza de apoderarse de él.

En mayo de 1808 se vió Ceuta en el último apuro de bloqueo, y su gobernador pidió fuerzas sutiles que franqueasen la entrada de su fondeadero. El gobierno determinó formar allí un gran apostadero, y no dudó en conferirle su mando, al que pasó prontamente por la Punta de Europa, y por entre los bloqueadores, con sus cañoneros, para ocupar aquel nuevo destino. Quedó por el mismo hecho Ceuta libre de su conflicto; y entonces el jefe de la escuadra francesa encerrada en Cádiz, solicitó del general del departamento el auxilio de aquellas fuerzas. Mourelle, en consecuencia, dió la vela para aquel punto: llegó el 11 de junio, recibió las instrucciones para el ataque, y el 14 al amanecer, salió al frente de su división, reunida con la fuerza que había en dicho puerto, para batir la escuadra.

La línea que formó de 24 cañoneros, siempre vió á su frente su insignia de preferencia, hasta colocarlos á dos tiros y medio del enemigo. En esta posición exigió la permanencia de los cañoneros, hasta el desembarco de sus tripulaciones y guarniciones. Tal fué el convenio aceptado en el parlamento que se verificó en aquel instante: hecho honroso para aquella fuerza sutil,

pues hasta entonces jamás habian condescendido los enemigos á las condiciones que se les habian propuesto.

En enero de 1809 dispuso la Junta de defensa de Cádiz, que para llevarla á efecto se armasen hasta el número de 60 cañoneros, cometiéndole el mando de este armamento y del apostadero de la bahía.

En 1.º de noviembre del mismo año, alejado el enemigo de las costas de Andalucía, y considerados los cañoneros y demas buques de guerra en estado de desarme, se le dió el mando del navío *Aljiciras*, único armado en guerra, para que con la presteza posible pasase á la Habana á recibir y conducir á España los caudales del navío *Leandro*; y habiendo salido el 15 del mismo, llegó el 24 de diciembre á dicho puerto, y no hallándolo, pasó á Veracruz como se le ordenaba, recibió caudales y regresó á Cádiz el 2 de mayo de 1810.

El 50 de junio del mismo año se le dió el mando de una division de cañoneros, que se llamó de reserva y avanzada, para la vijilancia del litoral de la bahía, y perseguir y encerrar á los corsarios franceses que de Rota salian á interceptar y á apresar los buques que entraban al socorro y comercio de Cádiz.

Esta misma fuerza fué la que condujo los grandes y pequeños ejércitos á Tarifa, Ayamonte, Huelva, Moguer y Almería: con esta division atacó varias veces al castillo de Santa Catalina del Puerto de Santa María, bombeó los cañoneros franceses que se hallaban en el rio Guadalete y rio San Pedro, obligándolos á que fuesen arrastrados por tierra para su paso al Trocadero, y sostuvo diferentes acciones que las *Gacetas* del gobierno refieren con elogio. Por último, en la noche del 24 al 25 de agosto de 1812, observó y vijiló los movimientos del enemigo en toda su línea, y con órden del superior gobierno los persiguió la mañana del 25 del dicho mes á cañonazos, en su retirada del castillo de Santa Catalina al Puerto de Santa María, en donde desembarcó con las guarniciones de dichos cañoneros en el momento en que la retaguardia enemiga salia por el portazgo de

la Victoria, haciéndole al mismo tiempo algunos prisioneros.

Tomó y reunió el mando del Puerto de Santa María, custodió y mantuvo su tranquilidad, muy alterada en aquellos momentos de reciproca animosidad, y sus enérgicas providencias fueron muy apreciadas por los hombres razonables de aquella ciudad. Concluida al fin esta guerra, quedó desembarcado el 30 de abril de 1815, y el gobierno le nombró vocal del consejo de generales del Puerto de Santa María. En 1818, sublevadas nuestras colonias al grito de independencia, y deseando el gobierno sostener la autoridad lejitima en aquellos dominios y conservar tan preciosos legados de nuestros antepasados, preparó, haciendo inmensos sacrificios, una grande expedicion, compuesta de 25,000 hombres de desembarco, y con el mismo fin, dispuso la formacion de una escuadra que convoyase fuerzas tan superiores. Era preciso buscar un jefe cuyos estensos conocimientos, valor y notoria reputacion lo hiciesen á propósito para tan grande empresa, y el gobierno de S. M. no dudó en la eleccion cometiendo el mando á D. Francisco Mourelle. Con el trabajo asiduo y la perseverancia, se consiguió poner la escuadra y convoy en disposicion de recibir á su bordo las fuerzas que debian ser transportadas y darse á la vela. Los acontecimientos que sobrevinieron en aquella época destruyeron sus trabajos y esperanzas; la expedicion quedó sin efecto: el 30 de marzo de 1820 se daba la orden para su desarme. Dos meses despues, el 24 de mayo del mismo año, el general D. Francisco Mourelle descendió á la tumba.



## DOCUMENTOS JUSTIFICATIVOS QUE SE CITAN.

## CERTIFICACION.

Don José de Córdova, caballero pensionista de la real y distinguida orden de Carlos III, teniente general de la real Armada y comandante general de la escuadra del Océano, certifico: Que el teniente de navío D. Francisco Mourelle, hallándose de dotacion en el navío *San José*, de la escuadra de mi mando en Cartajena, lo hice trasbordar en 27 de enero del corriente año al navío *Conde de Regla*, por convenir así al real servicio para el mejor desempeño de este buque, con atencion á los sobresalientes informes que tuve de este oficial. — Igualmente certifico: Que habiéndome trasbordado al citado navío *Conde de Regla* en 25 de febrero, despues del combate del 14, fui juntamente informado de palabra y por escrito por su comandante D. Gerónimo Bravo y por la opinion general de todos, que este oficial despues de la salida de Cartajena, con su activo desempeño en las funciones de su empleo, adquirió el concepto del difunto general, conde de Amblimout que lo mandaba, y por la misma causa lo colocó á su lado en el alcázar en el acto del combate, para la ejecucion de las maniobras y movimientos del navío; y muerto dicho general, viéndose el comandante herido y precisado á ser conducido á la enfermería, encargó tambien á este oficial que siempre se mantuviese en aquel puesto interesante, para desempeñar las operaciones correspondientes á él, como únicas de que depende el acierto de un combate, cuyas funciones ejecutó con el conocimiento y valor que de su opinion se prometieron aquel general y comandante; pues aunque el mando debia recaer



hasta el 76, en el que á mas de haber disminuido las tripulaciones en la mitad de su número por el escorbuto, y los restantes hallarse enfermos del propio accidente, hubo no solo que contrarrestar con la braveza de los mares, inconstancia de los tiempos y la incertidumbre de las costas hasta aquel tiempo no conocidas, sino tambien defenderse repetidamente de los indios salvajes, de constitucion valiente, de modo que en una de estas ocasiones el citado Mourelle con solo dos compañías tuvo que resistir sin mas auxilio que un pedrero del calibre de dos libras de balas, y tres fusiles, el abordaje de 56 canoas, la menor tripulada con 50 hombres de la mayor valentía y robustez, en el que manifestó una intrepidez y amor al real servicio digno de imitarse.—En los años subsiguientes verificó igualmente nuevo viaje de descubrimientos hasta los 62° de altura, en el que como en el primero empleó su inimitable celo en levantar planos, costas, puertos, bajos, etc., tal vez aprovechando los momentos que necesitaba para su propio descanso, y repitió viaje al socorro de los presidios de la California, habiendo con su acostumbrado celo aligerado las navegaciones, buscando monzones y vientos oportunos para acortar la dilacion del tiempo. A fines de 78 se trasladó á Acapulco en la fragata *Princesa* de segundo de aquel buque que yo mandaba; y por febrero de 79 salimos de aquel puerto para el de Manila con socorro del crecido número de tropas, pertrechos y caudales, en el que dió muestras de su constancia como siempre.—A mediados del año 80 salió de aquel puerto mandando la misma fragata *Princesa* para el de San Blas por el hemisferio del Sur, para buscar camino contra monzon, y lo verificó este, costeando los insuperables obstáculos de de archipiélagos y bajos, con la falta de víveres y aguada que sufrió igualmente, y que él reemplazó desembarcándose en las islas, y proveyéndose de los silvestres y algun ganado de cerda, que encontró y compró á los salvajes de aquellas islas.—Ultimamente volvió desde San Blas á Manila en un buque tan pequeño que apenas tenia la quilla de una lancha y puntal de esta, porque

no habia otro, é interesaba al real servicio la comunicacion de los reales pliegos que condujo. — En la mansion que hizo despues en aquellas islas, en donde en el espacio de 220 años que se contaba establecida la navegacion de los españoles, y que en toda esta dilatada época no habian podido repetir viaje desde Manila á Canton sino una vez al año, se ofreció este á hacer dos y tres en cada uno, y lo verificó así con el auxilio que le impartió el capitán general de aquellas islas conde de la Conquista, dejando un modelo de economía á aquellos vasallos de S. M. que continuamente tributan obsequios al autor, pues con solo un buque hacen en el dia el propio giro que antes con dos ó tres. — Posteriormente en el año 97 vino á mis órdenes al apostadero de Algeciras donde existió conmigo tres años, en cuyo intermedio asistió á mas de 40 combates contra las fuerzas anglicanas, entre las que se cuentan 14 de la mayor nota, esto es, batiendo con 40 ó 42 cañones, fuerzas que nos atacaban con quinientos, no en guerra galana, sino siempre á tiro corto de metralla, y algunas veces de fusil y pistola, y aun abordando de dia las murallas de la plaza de Gibraltar, sin que en esta repetición de ejemplares nos hubiesen tomado ni un solo hombre, pues aunque echaron varios buques á pique, siempre se salvaron las tripulaciones, advirtiendo que en todos tres años estuvo de comandante de las lanchas de fuerza, y que empeñó, por consiguiente, los combates y mandó mucha parte de ellos. Y cuyas acciones le condecoran del aplauso del público que siempre ha merecido; y por las que le contemplo digno de las gracias de la real piedad; y para que así conste, firmo á pedimento del interesado en Madrid á 18 de mayo de 1804. — Bruno de Heceta.



