

JAUME BUSQUETS ARTIGAS

NAUFRAGIOS DE 1782 EN LA COSTA DE MENORCA:
OBSERVACIONES PARA LA ARQUEOLOGÍA
DE UN TEMPORAL OLVIDADO

Resumen. En este artículo se pretende profundizar en una serie de naufragios en el contexto de la toma de la isla de Menorca por el duque de Crillon en 1782. Además de poner de manifiesto algunas debilidades logísticas de las operaciones navales y profundizar en el conocimiento de la navegación de la época, lo más significativo es contextualizar los aspectos meteorológicos como aportación al estudio de la historia del clima.

Palabras clave: Menorca; 1782; navegación; climatología; arqueología

WRAKI STATKÓW Z 1782 ROKU U WYBRZEŻY MINORKI:
ARCHEOLOGICZNE REFLEKSJE NA TEMAT ZAPOMNIANEJ BURZY

Abstrakt. Celem artykułu jest dogłębna analiza serii wraków statków w kontekście zdobycia wyspy Minorka przez księcia Crillon w 1782 r. Oprócz uwypuklenia pewnych słabości logistycznych w operacjach morskich i poszerzenia naszej wiedzy na temat nawigacji w tym okresie, najważniejszym aspektem jest kontekstualizacja czynników meteorologicznych jako wkładu do badań historii klimatu.

Słowa kluczowe: Minorka; 1782; nawigacja; klimatologia; archeologia

SHIPWRECKS ON THE COAST OF MENORCA (1782):
ARCHEOLOGICAL OBSERVATIONS ON A FORGOTTEN STORM

Abstract. This article aims to explore a series of shipwrecks in the context of the Duke of Crillon's capture of the island of Menorca in 1782. In addition to highlighting some logistical weaknesses in naval operations and deepening our understanding of navigation at the time, the most significant aspect is to contextualise meteorological factors as a contribution to the study of climate history.

Keywords: Minorca; 1782; navigation; climatology; archaeology

JAUME BUSQUETS ARTIGAS – Universidad Internacional de La Rioja, España; dirección de correspondencia: Av. de la Paz, 137, 26006 Logroño, La Rioja; e-mail: jaubuar@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0769-2073>.

La tensión entre las potencias europeas en el último cuarto del siglo XVIII aumentó considerablemente a nivel mundial. Un nuevo conflicto se internacionalizaba y llegaba al Mediterráneo en 1782. Escenario estratégico clave fue la isla de Menorca, por su importante posición en el centro de ese mar, que estaba en manos británicas desde el Tratado de Utrecht (1713). Así, la recuperación de la isla por parte de España se convirtió en un objetivo militar de primer orden, especialmente por Mahón, puerto de condiciones excepcionales. Una operación militar combinada para tomar un objetivo así resultaba sumamente compleja y arriesgada, con las graves consecuencias políticas en caso de fracaso. En un desembarco, la fuerza naval es esencial, pero también es necesario considerar la meteorología, ciencia no desarrollada científicamente en ese periodo, más cuando un fuerte temporal afectó al Mediterráneo occidental del 5 al 19 de enero de 1782, con un impacto especialmente devastador en las aguas de Menorca, tal y como podremos ver en este estudio. Esta tormenta, registrada en las fuentes primarias, provocó el naufragio de varias embarcaciones en las aguas de algunas calas de la isla, cerca de Mahón. Se trataba de naves logísticas de la expedición del duque de Crillon, cargadas con material para las tropas desembarcadas en la isla que asediaban a los británicos en Mahón.

La investigación sobre este episodio ha quedado relativamente olvidada, pese a su impacto en el desarrollo de la campaña militar. Todo ello pese al valor patrimonial de los pecios. Los naufragios de 1782 en la Balear Menor ponen de manifiesto cómo los fenómenos naturales pueden condicionar de forma decisiva el curso de los acontecimientos bélicos. La tormenta, que afectó gravemente a la expedición de Crillon durante el asedio de Mahón, permite comprender los grandes desafíos logísticos de una operación anfibia.

Además, los pecios constituyen un patrimonio subacuático de gran valor. Su preservación y estudio no sólo enriquecen el conocimiento histórico, sino que contribuyen también a la valorización y difusión del patrimonio menorquín. Este artículo tiene como finalidad documentar y contextualizar los naufragios provocados por la fuerte tormenta que afectó a Menorca en enero de 1782. Se pretende identificar las embarcaciones implicadas y reconstruir, en la medida de lo posible, su papel dentro de la operación militar. Asimismo, se analizarán las consecuencias derivadas de la pérdida de estas naves para las fuerzas atacantes.

1. CONTEXTO HISTÓRICO: EL ASEDIO DE MAHÓN Y LA EXPEDICIÓN DE CRILLÓN

El asalto de la isla cabe entenderlo dentro del contexto de la política mundial como un fenómeno secundario de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de América (1775-1783). En esos momentos España cooperó con Francia para debilitar al poder británico con una idea muy clara: recuperar la isla de Menorca. Esta isla estaba en posición británica *de facto* desde 1708 y *de iure* a partir del Tratado de Utrecht de 1713. La cooperación franco-española respondía a unos objetivos globales tanto políticos, militares y estratégicos que consistían en una operación coordinada de ambos aliados. Mientras los franceses debilitaban a los británicos en diferentes frentes, España concentraba esfuerzos en la expulsión británica de la Florida occidental, así como el ataque a las Bahamas conquistadas en 1782 y el bloqueo sobre Gibraltar durante ese mismo período. La idea de España era abrir diferentes frentes para debilitar al poder británico en el Mediterráneo con el objetivo de recuperar Menorca. Esta recuperación comportaría un mayor control sobre ese mar. Su dominio permitiría controlar las rutas de navegación hacia la península itálica, el norte de África y Oriente Próximo. La recuperación de la isla, una base clave para la marina británica en el Mediterráneo, significaba impedir que mantuvieran su ventaja naval y reducir la capacidad de operación en la zona¹. La operación de conquista de Menorca (1781-1782) pasó por diferentes fases, las cuales han sido detalladamente estudiadas por Gella Iturriaga, Barro Ordovás y Terrón Ponce². Ambas flotas habían establecido un punto de reunión cercano a las costas del sur de la península, dentro del Mediterráneo. Una vez unida la fuerza aliada, se dirigió hacia Formentera, pasando cerca de Mallorca y, finalmente, las tropas desembarcaron en varias calas menorquinas previamente seleccionadas para la operación. La escuadra francesa estaba formada por unos veinte barcos de guerra, zarpando de Brest a finales de junio de 1781. Para evitar levantar sospechas de los británicos sobre su destino final simuló un

¹ Pablo de la Fuente de Pablo, “El arsenal británico de Mahón”, *Drassana. Revista del Museu Marítim*, no. 21 (2013): 41–46.

² Antonio Barro Ordovás, “El desembarco español en Menorca, 1781”, *Revista general de Marina* 277, no. 12 (2019): 877–892; José Gella Iturriaga, “El convoy y desembarco español de 1781 en Menorca”, *Revista de historia naval*, no. 1 (1983): 9–30; José Luis Terrón Ponce, *La reconquista de Menorca por el duque de Crillon, 1781-1782: Aspectos militares y políticos*, 2.ª edición (Mahón: Museo Militar San Felipe, 1981), *passim*; y del mismo autor, *La toma de Menorca, (1781-1782) en los escritos autobiográficos y epistolarios del Duque de Crillon* (Mahón: Institut Menorquí d’Estudis, 1998), *passim*.

plan de engaño sobre aguas atlánticas. La flota española no salió hasta un mes después, a finales de julio de ese mismo año. Esta estaba compuesta por unos noventa barcos, principalmente de transportes de tropas, acompañados de barcos de guerra que los escoltaban. En este, caso el señuelo español consistió en dirigirse hacia el oeste, dirección a América, pero al llegar al estrecho de Gibraltar hubo un cambio de rumbo. La unión entre ambas flotas fue en aguas próximas a Cartagena. La acción se realizó de forma discreta a principios de agosto de 1781 bordeando la costa hasta Alicante y después se dirigieron hasta Formentera. En este trayecto dentro del archipiélago hasta llegar a Menorca se unieron algunas fragatas españolas salidas de Mallorca y llegaron a su destino alrededor del 19 de agosto de 1781. En esta primera fase de la operación fue clave tanto la distracción respecto al destino final de las dos flotas antes de unirse, como las diversas acciones en otros escenarios para desestabilizar el poder británico. La combinación exitosa de estos factores fue vital en el desarrollo de esta fase inicial de la operación.

No fue hasta mediados de noviembre de 1781 cuando se inició el asedio del castillo de San Felipe, fortaleza que cierra la entrada al puerto mahonés. A pesar de las mejoras hechas anteriormente por los británicos, las fuerzas aliadas «lograron mantener alejada el peligro de los ataques corsarios menorquines y argelinos, y evitaron varias operaciones de auxilio a los sitiados»³. Así, la derrota británica fue a consecuencia, principalmente, de la falta de víveres. Ante esa situación insostenible, el gobernador Murray se avino a la capitulación, suscribiéndola el 6 de febrero de 1782, mediante la cual se permitía a los británicos evacuar la isla con honores militares. Esta segunda fase de la operación se caracterizó por una estrategia operacional que combinaba de bloqueo naval y el asedio terrestre que culminó exitosamente con la rendición de la guarnición británica. La toma de Menorca en febrero de 1782 por parte del duque de Crillon representó uno de los mayores logros de la coalición hispanofrancesa. Tal y como argumenta Barro Ordovás, el apresamiento del gran convoy británico en aguas del cabo de Santa María en 1780 por la flota de Luis de Córdoba supuso una pérdida enorme para Gran Bretaña en víveres y pertrechos, facilitando la conquista de Menorca⁴.

³ Rafael Torres Sánchez, “Logística y abastecimiento en la conquista naval de Menorca (1781-1782)”, en *XLVIII Jornadas de Historia Marítima: Expediciones navales españolas en el siglo XVIII* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2014), 92.

⁴ Barro Ordovás, “El desembarco español en Menorca”, 877–879.

2. LOS TEMPORALES DE ENERO DE 1782

Este estudio parte de diversas declaraciones juradas ante la escribanía de guerra conservadas en el Archivo General de Simancas, en el fondo de la Secretaría de Guerra, en la serie *Expedición a Menorca: Naufragios*. A partir de una exposición del siniestro por parte del principal afectado, dicho relato co-tejado con la declaración de tres testigos a fin de corroborar su veracidad y obtener una visión lo más completa y objetiva del suceso. En estos protocolos, los declarantes principales son los armadores de las naves y sus capitanes, cuyo testimonio es confrontado por los tripulantes del barco siniestrado o de otras embarcaciones e, incluso, por mercaderes locales receptores del flete del buque. El análisis de la documentación permite analizar con detalle las consecuencias del temporal y, sobre todo, apreciar que las adversas condiciones meteorológicas se remontan a finales de noviembre de 1781. Esto se desprende del primer expediente, el cual recoge las declaraciones del capitán, el piloto y el contramaestre de bajel holandés denominado *La Vigilancia*. De dicha documentación se infiere un prolongado episodio de condiciones meteorológicas extremas, que supera el marco de un incidente aislado. Incluso dichas inclemencias atmosféricas se dan también en agosto de 1781, en pleno desembarco, el cual se lleva a cabo «*pese al riesgo por el viento fortísimo [sic] y estado del mar cuya operación se desarrolle bien, salvo la varadura, sin consecuencias, de un transporte*»⁵.

Alberola Romá ofrece un análisis muy valioso del convulso clima del último cuarto del siglo XVIII en el principado de Cataluña y en el reino de Valencia⁶. Este mismo patrón se ve corroborado por otras fuentes, que califican aquel período como de «*grandes lluvias en el invierno de 1782 a 1783*», acreditando la intensidad y el alcance geográfico de aquellos fenómenos⁷. Andreu Candela, quien analiza las temperaturas de los Reales Sitios entre 1759 y 1785, afirma que en 1782 presenta una anomalía térmica negativa de hasta 1,5° C⁸. En este análisis se señalan temperaturas frías e inestabilidad atmosférica, y se

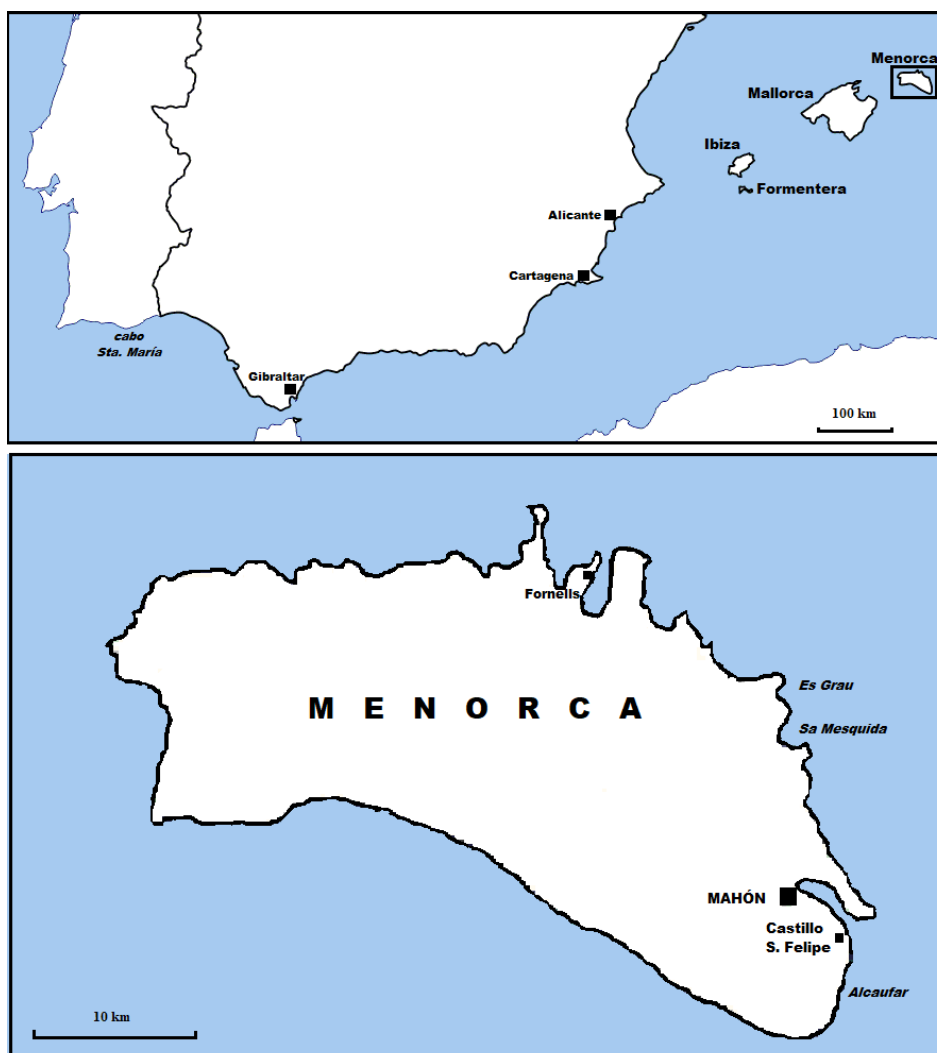
⁵ Gella Iturriaga, “El convoy y desembarco español”, 23.

⁶ Armando Alberola Romá, “El clima «trastornat»: sequera, temporals, riuades i inundacions a Catalunya i al país Valencià a les acaballes del segle XVIII”, *Estudis d'història Agrària*, no. 23 (2010-2011): 301–317.

⁷ Horacio Bentabol y Ureta, “Las aguas de España y Portugal”, *Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España* 25, (1989): 16.

⁸ Irene Andreu Candela, *La percepción del clima y las catástrofes en los epistolarios españoles del siglo XVIII: la correspondencia de los Borbones* (San Vicente del Raspeig: Universidad de Alicante, 2024), *passim*.

puede inferir un riguroso invierno afectando a todo el territorio peninsular. En un marco más amplio a escala europea, estos fenómenos podrían estar relacionados con el ciclo de perturbaciones que culminaría con la crisis atmosférica provocada por la erupción del volcán islandés Laki en 1783, que tuvo consecuencias severas en varios países del continente. Para concluir, este conjunto de indicadores refuerza la interpretación de que la tormenta de enero de 1782 en Menorca no fue un episodio local o esporádico sino una manifestación más dentro de un patrón de alcance peninsular, también europeo y seguramente mundial.



Mapa de situación

3. CRONOLOGÍA DE LA CATÁSTROFE

En la noche del 11 al 12 de enero de 1782, un violento temporal causó el naufragio o graves daños a varias embarcaciones en la costa oriental de Menorca. Los testimonios coinciden en que esa noche sopló un fuerte viento de tramontana —de componente N-NE— que afectó principalmente a las calas de Alcaufar y Sa Mesquida, donde muchos barcos estaban fondeados esperando a que el tiempo amainara. Entre los afectados había tartanas francesas, pingues napolitanos y jabeques mallorquines y catalanes, además embarcaciones del rey como gabarras y lanchas cañoneras. El recio temporal provocó colisiones que agravaron el desastre. Entre finales de diciembre de 1781 y los primeros días de enero de 1782, varias naves habían llegado a Menorca cargadas con mercancías y suministros destinados al ejército invasor, que desde agosto de 1781 había desembarcado en varios puntos de la isla. Ante la persistencia del mal tiempo, muchas de ellas se refugiaron en la cala de Alcaufar, sin poder completar las operaciones de descarga. La noche del 12 de enero se desató un vendaval que, junto a la marejada, rompió las amarras, provocando colisiones, hundimientos y, por consiguiente, pérdidas de carga. Con la llegada del día, se comprobó la magnitud de los daños. Algunos marineros intentaron salvar restos de las embarcaciones y salvar mercancías. Entre el 13 y el 21 de enero, se iniciaron las declaraciones juradas ante notario o autoridades militares, en las que se daba cuenta de los naufragios acaecidos. Muchos de los marineros deponentes declaran no saber leer ni escribir, pero acumulaban años de experiencia en el mar y dominaban su oficio. Sabían identificar los vientos y observar el cielo reconociendo los signos que anunciaban cambios meteorológicos. Algunos barcos fueron sorprendidos por el temporal en alta mar, pero sus tripulantes maniobraron con habilidad para llegar sanos y salvos a calas como la de Alcaufar, Sa Mesquida o en menor medida la de Es Grau. Otras embarcaciones, ya fondeadas, quedaron a merced del viento y las olas. Según varios testigos, la situación se descontroló especialmente, en la cala Alcaufar, cuando las cañoneras rompieron amarras abordando otros barcos y provocando una cadena de hundimientos y averías. La tormenta fue excepcional y, pese a la experiencia de los marineros, ni su conocimiento ni prudencia fueron suficientes para evitar las pérdidas.

4. NAUFRAGIOS DOCUMENTADOS Y LOCALIZACIÓN

Como ya se ha explicado, esta investigación se basa en el análisis de los protocolos notariales que permiten identificar, al menos, varios pecios como consecuencia de este temporal. Las naves, que estaban fondeadas mayoritariamente en las calas de Alcaufar y Sa Mesquida, eran buques logísticos y mercantes corsarios artillados que naufragaron o sufrieron graves desperfectos. Así, la tartana francesa *Saint Jean Baptiste*, capitaneada por Joseph Curet, se perdió la noche del 12 de enero en la cala de Alcaufar⁹. Procedente de Marsella, había hecho escala previa en la costa menorquina en Fornells. La nave había intentado llegar a Sa Mesquida para descargar, pero el mal tiempo le obligó a refugiarse primero en Es Grau y después en Alcaufar. Una vez fondeada con cuatro cables, siendo dos de ellos nuevos, el viento intenso los rompió sucesivamente hasta que, sobre las nueve de la noche, la embarcación embarrancó contra las rocas y se hizo añicos. No se pudo salvar nada de la carga. No es el único caso, ya que embarcaciones matriculadas en el archipiélago también se vieron envueltas en aquel desgraciado suceso. Es el caso del jabeque *Bonaventura*, del patrón mallorquín Llorenç Salas, y del jabeque corsario *Nostra Senyora del Carme*, capitaneado por el ibicenco Damià Ferrer¹⁰. El *Bonaventura*, a pesar de estar bien amarrado, sufrió importantes daños en la proa, la popa y parte de un costado, perdiendo todo el aparejo, hundiéndose parcialmente. Pudo recuperarse gracias al esfuerzo de la tripulación, quedando inutilizada para la navegación. Por lo que respecta al *Nostra Senyora del Carme*, nave con patente de corso, naufragó al ser abordado por dos gabarras de las seis del contingente. Así, el temporal «rompió los cables de las dos gabarras de su Magestad y hallándose encima del referido xabeque dio luego irremediabilmente a las peñas haciéndose pedazos todo el buque»¹¹. La carga se perdió por completo. Ya se ha hecho mención a que esta flota también contaba con embarcaciones extranjeras. Y no solo francesas como el *Saint Jean Baptiste*, pues también naufragó el pingue napolitano *San Leonardo*, bajo el mando del capitán Salvatore di Martino. Esta nave tuvo la desgracia de irse a pique en la cala de Alcaufar entre el 11 y el 12 de enero de 1782. Había zarpado de Marsella cargado de vino y otros efectos que descargó en el puerto menorquín de Fornells. Tras dicha operación, fue fletado con municiones de guerra que debían ser descargadas en la cala Sa

⁹ AGS, SGU, leg. 7312, doc. 68.

¹⁰ AGS, SGU, leg. 7312, docs. 73-74.

¹¹ AGS, SGU, leg. 7312, doc. 73; y también el croquis sobre la organización del convoy de Gella Iturriaga (“El convoy y desembarco español”, 30) antes del desembarco.

Mesquida. Las malas condiciones meteorológicas forzaron a la embarcación a refugiarse en la cala de Alcaufar durante dos días, donde quedó amarrada el 8 de enero. La tormenta del 11 al 12 de enero, con vientos N-NE, provocó que el pingue perdiese todo el cableado, ya que el temporal incluso «*le rompió el cable de la esperanza*»¹². Esta deriva acabó ocasionando su naufragio.

COROLARIO

El análisis de las fuentes primarias permite trazar una cartografía preliminar de los naufragios ocurridos durante el temporal de enero de 1782, con una concentración significativa en las calas de Alcaufar y Sa Mesquida. Sin embargo, es en Alcaufar donde se registra el mayor número de embarcaciones afectadas y los daños más graves. Este lugar se convirtió en el epicentro del desastre marítimo. Según varios testimonios conservados presenciales, una de las lanchas cañoneras del rey y algunas gabarras expedicionarias rompieron amarras en medio del temporal y, fuera de control, desencadenaron una serie de colisiones entre las embarcaciones. Este incidente inicial, agravado por la falta de maniobrabilidad y el desorden generalizado, fue el desencadenante de los estragos. Los testigos coinciden también en destacar la extraordinaria virulencia del temporal.

Uno de los elementos más relevantes que emergen de los relatos conservados es la carencia de previsión meteorológica y el exceso de confianza en las condiciones aparentemente estables de las calas antes del siniestro. Esta percepción errónea impidió que muchas embarcaciones pudieran reaccionar a tiempo para buscar refugio en un puerto seguro, como el de Mahón, que pese a estar ya bajo control español, sufría restricciones de paso debido a que los británicos se habían hecho fuertes en el castillo de San Felipe que cerraba la bocana. Sin embargo, hay que subrayar que una gran parte de las tripulaciones estaba formada por marineros con larga experiencia y profundo conocimiento de la navegación, muchos de los cuales habían acumulado décadas de servicio en el mar. La virulencia de la tormenta superó cualquier capacidad de respuesta. A ello se sumó la concentración de naves fondeadas en estas calas. Ya que la dificultad de maniobrar en esos espacios contribuyó a la catástrofe.

En definitiva, los pecios resultado de los naufragios de enero de 1782 constituyen un patrimonio arqueológico de gran interés histórico por los siguientes motivos:

¹² AGS, SGU, leg. 7312, doc. 70.

1. Ponen de manifiesto las debilidades logísticas de las operaciones navales.
2. Permiten profundizar en el conocimiento de la navegación de la época.
3. Aunque es la última de la tríada de este corolario es, quizás, la más importante, ya que es hecho significativo en el estudio de la historia del clima, una tendencia historiográfica muy en boga.

A modo de epílogo de este postre epígrafe, la catástrofe aquí estudiada había quedado prácticamente borrada de la memoria colectiva al ser un hecho histórico no estudiado con la enjundia que merece. El estudio más pormenorizado a partir de las fuentes primarias conservadas permite reconstruir un fenómeno meteorológico extremo y entender mejor cómo se afrontaban estos fenómenos en una época anterior al nacimiento de la meteorología como ciencia.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

AGS – Archivo General de Simancas, Secretaría de Guerra [= SGU], legajo 7312, documentos 68-73.

ESTUDIOS

- Alberola Romá, Armando. “El clima «trastornat»: sequera, temporals, riuades i inundacions a Catalunya i al país Valencià a les acaballes del segle XVIII”. *Estudis d’història Agrària*, no. 23 (2010-2011): 301–317.
- Andreu Candela, Irene. *La percepció del clima y las catástrofes en los epistolarios españoles del siglo XVIII: la correspondencia de los Borbones*. San Vicente del Raspeig: Universidad de Alicante, 2024.
- Barro Ordovás, Antonio. “El desembarco español en Menorca, 1781”. *Revista general de Marina* 277, no. 12 (2019): 877–892.
- Bentabol y Ureta, Horacio. “Las aguas de España y Portugal”. *Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España* 25, (1898): XI–XVI y 1–348.
- De la Fuente de Pablo, Pablo. “El arsenal británico de Mahón”. *Drassana. Revista del Museu Marítim*, no. 21 (2013): 40–81.
- Gella Iturriaga, José. “El convoy y desembarco español de 1781 en Menorca”. *Revista de historia naval*, no. 1 (1983): 9–30.
- Terrón Ponce, José Luis. *La toma de Menorca, (1781-1782) en los escritos autobiográficos y epistolarios del Duque de Crillon*. Mahón: Institut Menorquí d’Estudis, 1998.
- Terrón Ponce, José Luis. *La reconquista de Menorca por el duque de Crillon, 1781-1782: Aspectos militares y políticos*. 2.^a edición. Mahón: Museo Militar San Felipe, 1981.
- Torres Sánchez, Rafael. “Logística y abastecimiento en la conquista naval de Menorca (1781-1782)”. En *XLVIII Jornadas de Historia Marítima: Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, 73–92. Madrid: Ministerio de Defensa, 2014.