

MHA

MUSEOS DE TENERIFE HISTORIA Y ANTROPOLOGÍA
casa lercaro



Las fuentes británicas para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife: archivísticas, bibliográficas, hemerográficas y museísticas

Carlos Fernando Hernández Bento

Las fuentes británicas para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife: archivísticas, bibliográficas, hemerográficas y museísticas

Carlos Fernando Hernández Bento

Licenciado en Geografía e historia y Jefe del Archivo Municipal de S/C de Tenerife.

De la Tertulia Amigos del 25 de Julio

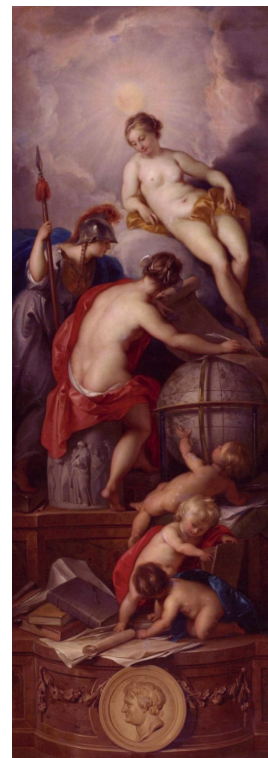
“Perdón por mi olvido injusto, que del justo ya cuidó yo”.

C.F.H.B.

Introducción

Como es sabido la palabra “Historia” viene del latín “historiam” (búsqueda) la cual deriva a su vez del griego “hister”, cuyo significado es “sabio”; siendo la disciplina encargada del estudio de los hechos pasados protagonizados por los seres humanos, mediante el análisis crítico de testimonios o fuentes documentales verídicas. El historiador ha de procurar que estos testimonios o fuentes documentales de las que bebe sean fiables para poder analizar y reconstruir, también de forma fiable, los acontecimientos y estructuras del pasado.

*Wit, Jacob, Alegoría de la escritura de la historia (1754)
Amsterdams Historisch Museum¹.*



¹ La Verdad semidesnuda, arriba, mantiene sus ojos en el escritor de historia. Mientras tanto Atenea, diosa de la Sabiduría, situada a la izquierda de la composición, va dando sus consejos.

A todo esto, no podemos considerar la Historia como una ciencia “exacta” a la manera de las Matemáticas, la Física o la Química², pues la materia de la que se vale para estudiar la realidad, los documentos, tiene un componente subjetivo: muestran los sucesos de forma sesgada, sólo con la cantidad de datos que decidió o logró aportar su autor, que algunas veces resulta insuficiente y/o distorsionadora de la realidad. Este carácter subjetivo implica la siempre presente posibilidad de una errata o de una imprecisión y, por ende, la conveniencia de la ratificación de los hechos por cuantas más fuentes mejor. Además, hemos de recordar que el historiador tampoco está libre de cometer errores, susceptibles de ser corregidos en revisiones posteriores que él mismo haga de su obra. Por otro lado, cuando lo estime oportuno para el desarrollo de su oficio y discurso, puede llegar a ser necesario que acuda a técnicos de su confianza: filólogos, náuticos, médicos, arquitectos, etc.

En su concepto más estrecho “documento” tiende a relacionarse con el escrito y de archivos; pero es el concepto más amplio, el que abarca todo tipo de elementos que nos pueden enseñar algo, el que interesa al historiador (etimología: del latín: documentum ‘enseñanza’, ‘ejemplo’, ‘muestra’). De ahí que por fuente documental haya que entender otras muchas categorías que nos sirven para reconstruir los hechos históricos.

Los documentos, tal y como es sabido por los historiadores “nunca se agotan”, pueden ser interpretados infinidad de veces, pero lo cierto es que sólo pueden ser descubiertos y aportados a la comunidad científica una sola vez, al igual que lo fue el descubrimiento de la penicilina o el de América.

Seguidamente ofreceremos el estado de la cuestión sobre las fuentes en inglés para el estudio del ataque de Nelson contra Tenerife, intentando elaborar un inventario lo más completo y justo posible de las diferentes contribuciones hechas por los distintos autores a

² Hoy en día denominadas “probabilísticas”.

lo largo del tiempo, al objeto de evitar lo que don Antonio Rumeu de Armas, maestro de maestros, calificaba de “plagios descarados, pues tal juicio merece quien se apunta el supuesto hallazgo de un documento descubierto anteriormente por otro investigador³”. Vaya por delante que entre tanto dato y fuente se me puede olvidar injustamente a alguien.

En este punto, y después de lo expuesto hasta ahora, sería conveniente mostrar nuestro respeto, admiración y agradecimiento a todos aquellos grandes autores, como el propio Rumeu de Armas, que han hecho voluminosas contribuciones documentales a nuestra historiografía, capaces de marcar un antes y un después en la misma; siendo, en algunos y lamentables casos, pasados por alto en los “estados de la cuestión”, cuando éstos existen, de muchos trabajos pseudocientíficos que se precian de ser rigurosos, metódicos e innovadores, cuando en realidad nada tienen que ver con el “oficio de historiador” que describen autores como Moradiellos⁴.

Las fuentes en inglés– archivísticas, bibliográficas, hemerográficas y museísticas– han ayudado a profundizar en el conocimiento de los ataques británicos contra el Archipiélago durante el siglo XVIII, en general, y del ataque de Nelson en particular, permitiéndonos analizar los hechos, como es lógico, desde la perspectiva enemiga.

3 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), p. 13. En este sentido, por ejemplo, el *Código de Buenas Prácticas de la Escuela de Doctorado y Estudios de Posgrado de la Universidad de La Laguna* en el apartado 2.3, que versa sobre la Responsabilidad Profesional, advierte que: “[...] los investigadores deben hacer todo lo posible para que su investigación sea relevante, y no duplique la previamente realizada por otros. Debe evitarse cualquier tipo de plagio y respetar el principio de la propiedad intelectual [...]”.

4 Moradiellos García, E. (2013). Cuando se pretende hacer una nueva aportación a la historiografía, hay que hacer previamente un estado de la cuestión, que nos ayude a delimitar que es lo que realmente se está añadiendo a lo ya conocido. En algunos casos, dependiendo del calado de la publicación, basta con las oportunas citas. El físico de la Tierra y el Cosmos Manuel Vázquez Abeledo, a quién volveremos a citar en este trabajo, da comienzo al prólogo de su libro sobre el clima y la meteorología en Canarias con las siguientes palabras: “Cuando un autor se plantea escribir una obra piensa que una de las condiciones previas es la originalidad, lo cual es bastante difuso y, por tanto, bastante difícil de conseguir. Todas las grandes obras han tenido sus precuelas [...] Incluso Isaac Newton tuvo que subirse a hombros de gigantes para escribir sus *Optiks* y sus *Principia*”. Vázquez Abeledo, M. (2023), p. 15.

Fuentes archivísticas

La documentación de archivos en lengua inglesa sobre el ataque de Nelson contra Santa Cruz de Tenerife (1797) fue recopilada, transcrita, traducida y referenciada en su momento en las obras de Pedro Ontoria Oquillas, Luis Cola Benítez y Daniel García Pulido: Fuentes documentales del 25 de Julio de 1797, de 1997 y su Addenda, de 2008⁵, los cuales hacían acopio de documentos de meridiana importancia, además de hacer referencia a todas las aportaciones anteriores a las de ellos mismos. Hay que puntualizar que los apartados inéditos en lengua inglesa dentro de esos libros se deben a don Daniel García Pulido:

APORTACIONES ANTERIORES A LOS LIBROS DE FUENTES DOCUMENTALES Y ADDENDA PUBLICADAS PRIMERO EN GRAN BRETAÑA Y DESPUÉS EN ESPAÑA POR OTROS AUTORES:

- 1) *Instrucciones de Nelson a Troubridge, comandante de las fuerzas de desembarco (20-07-1797)*; Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 2) *Intimidación de Nelson al general Gutiérrez (20-07-1797)*; Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 3) *Orden general de Nelson a sus tropas (entre el 17 y 21-07-1797)*; Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 4) *Carta de Nelson al almirante Jervis (24-07-1797)*; Archivo: BL; Publicado por: NICOLAS (1845); LANUZA (1955).
- 5) *Informe del capitán de marines Troubridge a Nelson (25-07-1797)*; Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); DUGOUR (1875).
- 6) *Informe oficial de Nelson a Sir John Jervis (27 de julio de 1797)*; Archivo: BL; Publicado por: HARRISON (1806); LANUZA (1955).
- 7) *Carta privada de Nelson a Jervis (27 de julio de 1797)*; Archivo: NMML; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); RUMEU DE ARMAS (1947).
- 8) *Diario del HMS Theseus por Horacio Nelson (Del 14 al 28-07-1797)*; Archivo: BL; Publicado por: HARRISON (1806); DUGOUR (1875).
- 9) *Informe de Jervis al secretario del Almirantazgo (16 de agosto de 1797)*; Original manuscrito no localizado. HARRISON (1806); RUMEU DE ARMAS (1947).
- 10) *Carta del oficial John McDougall, oficial del Theseus*; Original manuscrito de los Sres. Turner; Publicada sólo en España por RODRÍGUEZ DE LA SIERRA (1992).

5 Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1997), en adelante, FD y Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (2008), en adelante AFD.

APORTACIONES DE LOS LIBROS DE FUENTES DOCUMENTALES Y ADDENDA PUBLICADAS PRIMERO EN GRAN BRETAÑA Y DESPUÉS POR ELLOS EN ESPAÑA:

- 1) *Segunda carta privada de Nelson a Jervis (16 de agosto de 1797)*; Archivo: BL; Publicado por: HARRISON (1806); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 2) *Diario de Betsy Fremantle (16 de agosto de 1797)*; CLARKE y M'ARTHUR (1810); GARCÍA PULIDO (1989).
- 3) *Relato de William Hoste, guardiamarina del Theseus a su padre, que no participó en el desembarco por estarse recuperando de una herida (15-08-1797)*; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 4) *Carta de William McPherson, probablemente ayudante del cabo de cañones de la fragata Seahorse; (¿Archivo?)*; Publicado por: FREMANTLE (1950); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 5) *Narración basada en información de Josiah Nisbet (s.f.)*; Archivo: BL; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); GARCÍA PULIDO (FD, 1997).
- 6) *Informes y cuestionario sobre el ataque (12-04-1797)*; Publicado por: CLARKE y M'ARTHUR (1810); COLA BENÍTEZ y GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 7) *Diario del capitán Bartholomew James del bergantín El Corso*; Archivo: BL; Publicado por: LAUGHTON (¿?); GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 8) *Relato de Thomas M. Waller, capitán del Emerald (s.f.)*; Archivo: Public Record Office, en Kew (Londres). Publicado por: SPINNEY (¿?); GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 9) *Relato de Ralph Willet Miller, capitán del Theseus (s.f.)*; Propiedad de Mrs. Kirstie Buckland; WHITE (1998); GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 10) *Relato de Thomas M. Waller, capitán del Emerald (s.f.)*; Archivo: Public Record Office, en Kew (Londres). SPINNEY (¿?); Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).

APORTACIONES DE LOS LIBROS DE FUENTES DOCUMENTALES Y EL ADDENDA INÉDITAS TANTO EN GRAN BRETAÑA COMO EN ESPAÑA:

- 1) *Informe acerca del robo de la fragata Príncipe Fernando*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 2) *Informe acerca del robo de la Mutine de Hallowell capitán del Lively a Jervis (31-05-1797)*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 3) *Informe de George Cockburn capitán de la fragata Minerve a Jervis (31-05-1797)*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 4) *Informe de Benjamin Hallowell capitán del Lively a Jervis (31 de mayo de 1797)*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 5) *Informe de George Cockburn capitán de la Minerve a Jervis (30 de mayo de 1797)*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).
- 6) *Carta del almirante Jervis al Almirantazgo (16 de junio de 1797)*; Archivo: Public Record Office, Kew, Londres; Publicado por: GARCÍA PULIDO (Addenda, 2008).

Al nutrido conjunto de fuentes en inglés, con el que ya contábamos, el libro *Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII. La visión británica*⁶, fue capaz de doblar de una sola vez el número existente hasta ese momento (año 2016) de documentos referidos al episodio de la derrota de Nelson en Tenerife, siendo, además, todos ellos inéditos tanto en Gran Bretaña como en España.

APORTACIONES DEL LIBRO *ATAQUES BRITÁNICOS CONTRA LAS ISLAS CANARIAS EN EL SIGLO XVIII*. TODAS ELLAS INÉDITAS TANTO EN GRAN BRETAÑA COMO EN ESPAÑA.

• **Cuadernos de bitácora:**

- 1) TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 **Culloden**, 1796 Nov 9-1797 Nov 8;
- 2) TNA (Kew) ADM 52/2901 **Culloden** 1796 Sep 24-1798 July 18;
- 3) TNA (Kew) ADM 51/1201 **Leander**, 1796 Aug 1-1797 July 31;
- 4) TNA (Kew) ADM 52/2753 **Leander** 1796 Jan 8-1797 Dec 31;
- 5) TNA (Kew) ADM 51/4507 Part 7 **Terpsichore**, 1797 Mar 30-1799 Mar 29;
- 6) TNA (Kew) ADM 51/1221 Part 3 **Theseus**, 1797 May 27-1798 May 26;
- 7) TNA (Kew) ADM 52/2993 **Theseus** 1797 May 27-1797 Aug 10;
- 8) TNA (Kew) ADM 51/1202 Part 1 **Zealous**, 1797 Apr 1-1798 Mar 31;
- 9) TNA (Kew) ADM 52/3550 **Zealous** 1796 June 5-1797 Sep 23.
- 10) TNA (Kew) ADM 52/2933 **Mahonesa**, 1797 Apr 17-1797 Apr 18.
- 11) TNA (Kew) ADM 51/1256 **Lively**, 1797 May 28-1797 May 29.

• **Registros de oficiales y hombres:** a bordo de los barcos de Nelson. Que sirvieron para aportar unas cifras bastante exactas al respecto:

- 12) TNA (Kew) ADM 8/74, 1 July 1797-1 August 1797;
- 13) TNA (Kew) ADM 36/12173 **Culloden** 1797 May-Dec.;
- 14) TNA (Kew) ADM 36/12545 **Leander** 1797 Apr-Nov.;
- 15) TNA (Kew) ADM 36/12156 **Terpsichore** 1797 May-1798 May;
- 16) TNA (Kew) ADM 36/12648 **Theseus** 1797 Feb-Sep;
- 17) TNA (Kew) ADM 36/12507 **Zealous** 1797 Jun-1798 Jan.;
- 18) TNA (Kew) ADM 35/363 **Culloden** 1794 July 1-1800 Aug. 16;
- 19) TNA (Kew) ADM 35/974 **Leander** 1796 June 1-1800 June 16;
- 20) TNA (Kew) ADM 35/1906 **Terpsichore** 1795 Mar 1-1799 Feb 28;
- 21) TNA (Kew) ADM 35/1856 **Theseus** 1796 Sep 1-1800 Dec. 16;
- 22) TNA (Kew) ADM 35/2083 **Zealous** 1794 May 30-1800 May 3.

⁶ Hernández Bento, C. F. (2016).

Revistas médicas: Es decir, informes realizados por los cirujanos de los buques y enviados luego a los órganos responsables para la superintendencia de servicios médicos navales, algunos hospitales, brigadas navales y partidas en tierra.

- 23) TNA (Kew) ADM 101/123/2B, 1-3, **Theseus** 1797 May 26-1797 Aug 18;
- 24) TNA (Kew) ADM 101/120/6B/1, 1797, **Seahorse** Aug. 20-Aug. 1799.

De éstos vamos a destacar los cuadernos de bitácora de varios de los barcos que constituyeron el escuadrón inglés: *Culloden*, *Leander*, *Terpshicore*, *Theseus* y *Zealous*, más los del *Mahonesa* y *Lively*, previos al ataque de Nelson. Tanto los elaborados por los capitanes, como los realizados por los patrones de navegación.

Según la descripción elaborada por los Archivos nacionales del Reino Unido para sus series documentales: los cuadernos de los capitanes (*Captains' log*) y patrones de navegación (*Masters' log*) eran los diarios en los que éstos anotaban la ruta (entre puerto y puerto), posición (al mediodía, cada 24 horas), meteorología, empleo de efectivos, discrepancias entre tripulantes y sanciones impuestas. Y, según información del personal del propio Archivo, los segundos suelen tener un contenido prácticamente idéntico al de los primeros.



Lauric y Whittle
(1797) Nuevo plano de la Costa de África desde
el Estrecho de Gibraltar hasta Cabo Blanco,
con las islas de Madeira y de Canarias⁷.

⁷ Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), p. 90. En este plano figura ya la derrota de la flota de Nelson entre los días 16 y 29, dibujada sobre el mismo para la obra de Luis

Estos documentos son capaces de aportarnos por sí mismos una visión bastante coherente y completa de lo ocurrido durante aquellas jornadas frente a Santa Cruz de Tenerife, entendiendo, eso sí, por “todo lo ocurrido”: todo lo que entraba, salía o acontecía dentro de cada barco. Todo ello, de una forma secuenciada que, en algunos casos, llega a ser de media a media hora, aunque a veces existan ciertas discrepancias temporales entre los distintos documentos⁸. Además, aspectos de las operaciones de preparación de los desembarcos; datos de las dificultades inglesas en el mar a consecuencia del mal tiempo; detalles de la dolorosa vuelta a los navíos de barcas con muertos y heridos después de la derrota; y la enumeración de las pérdidas materiales británicas, entre las que se encontraron varios botes destrozados contra las rocas por efecto del fuerte oleaje. En definitiva, la visión de muchos oficiales participantes en el ataque más inmediata a los hechos que tenemos, dado que fueron escritas en los mismos barcos.

Sin embargo, los cuadernos de bitácora son muy limitados en otros sentidos, pues no cuentan con los datos técnicos suficientes para poder ser tratados de ninguna manera como un moderno GPS, que nos permita seguir y documentar el recorrido completo y a cada momento de los barcos durante los días que duró el ataque (del 22 al 25 de julio). Las posiciones ante el puerto se daban preceptivamente cada 24 horas al mediodía y, de forma excepcional, en los

Cola Benítez y Daniel García Pulido, quienes contaron para ello con el Diario del The-seus realizado por Horacio Nelson (Del 14 al 28-07-1797), y que fue aportado, como ya vimos, por Harrison, J.; (1806), en Inglaterra, y por Dugour, J. D. (1875), en España. Tiene la relevancia de observar el anecdótico trayecto entre Cádiz y Tenerife, antes de la auténtica acción histórica. Nos sirve también para calibrar la distorsión con que fueron dibujadas islas y costas, valiéndose para ello de unos instrumentos que carecían de la precisión que alcanzarían posteriormente, cuando las Ciencias Náuticas fueron plenamente desarrolladas a lo largo del siglo XIX con nombres de la talla de Francis Beaufort, del que seguidamente hablaremos.

⁸ Esta característica (las discrepancias de hora entre los cuadernos) dificulta a veces, sobre todo cuando hay pocos datos, la lectura de la información necesaria para entender la realidad histórica, convirtiéndola a veces en insuficiente y/o confusa; sobre todo cuando no llevan aparejada la hora a la que ocurrieron los hechos. Por otro lado, comentar también que la secuenciación se logra mediante la combinación de la información extraída del conjunto de ellos.

remarks (incidencias), como ahora veremos, se pueden encontrar anotaciones sobre ciertos y muy concretos movimientos y posicionamientos realizados ante Santa Cruz. Pero si estas anotaciones sólo pueden ser adjetivadas como aproximadas o estimativas⁹, ya que existen notables fluctuaciones anotadas de hasta dos millas o de una legua entera¹⁰, ¿cómo atrevernos, por tanto, a hacer un recorrido completo y exhaustivo de esos días basándonos en unos documentos que, como éstos, cuentan con escasísimos e inexactos datos de posicionamiento?

En cuanto a las cuestiones meteorológicas¹¹ reflejadas en ellos –es

9 El posicionamiento de un barco se calcula o bien por “Longitud y Latitud” (p.e., Lat. 28° N, Long. 16° O), o bien por “Distancia y Demora” (p.e., 10-12 millas al NEpO). Sea cual sea el sistema elegido, se hacen necesaria la presencia y la precisión de los dos valores correspondientes a dicho sistema elegido, de lo contrario es imposible dar un posicionamiento. Estos datos se ubicaban en las columnas de la parte izquierda de los cuadernos (Una columna para la Latitud, otra para la Longitud y otra para la Distancia-Demora). En los escasos datos que encontramos en los *Remarks* acerca del posicionamiento (Véanse las extracciones de datos del Anexo de este trabajo), éste se intenta efectuar por el sistema de “Distancia y Demora”, pero lo cierto es que en las muy contadas ocasiones que se hace, se realiza de forma incompleta (falta uno de los dos datos) o, en el caso de existir los dos valores, se tiende a relativizar el de la Distancia. Es decir, que normalmente se comenta que el barco está a 4 o 5 leguas, a 5 o 6 leguas, a 4 o 5 millas o a 10 o 12 millas de algún punto concreto de la costa, lo cual hace imposible la exactitud del posicionamiento. Por explicarlo con un ejemplo gráfico, el sistema de “Distancia-Demora” con la Distancia relativizada, nos permitiría quizá saber en qué calle completamente recta de una ciudad está un objeto determinado, pero no podríamos averiguar a qué altura de la calle o en qué número de gobierno está situado dicho objeto. Dado que el **telémetro óptico** [“Sistema que permite apreciar desde el punto de mira la distancia a que se halla un objeto lejano”. Real Academia Española; [2014]] no se utilizó en la Náutica hasta el siglo XIX, pudieron haber usado el **sextante**, “midiendo el ángulo entre un punto de altura conocida muy próximo a la costa y el nivel del mar bajo ese punto. Conociendo la altura del punto sobre el nivel del mar y el ángulo con el que se ve esa altura, por trigonometría se podría determinar la distancia que hay hasta ese punto”. (<https://pronautictc.com/tecnicas-navegacion-maritima/>) Pero existen dos cuestiones: 1) en 1797 los ingleses probablemente no sabían cuánto medían exactamente las alturas de Santa Cruz y 2), quizá la más importante, las distancias, aunque hubieran utilizado este método, las dieron en su mayor parte relativizadas, como hemos expresado ya. Nos inclinamos a pensar, tal y como nos han dicho los técnicos consultados, que en 1797 harían los cálculos de la Distancia “a ojo”.

10 Para que nos hagamos una idea: una milla son 1.852 m y una legua, 5.555 m. En este punto hemos de comentar, también, que para los técnicos modernos combinar el uso de millas con el de leguas resulta desconcertante, poco preciso y muy alejado de la técnica moderna de anotación.

11 “[...] de forma inevitable, conforme nos vamos adentrando en el pasado menor es la

decir, la dirección e intensidad de los vientos-, tampoco debemos llevarnos a engaño, fue Francis Beaufort (1774-1857) en 1806, fecha posterior a la derrota de Nelson en 1797, el que definió un método revolucionario y más preciso para evaluar la intensidad de los mismos¹², pero todavía tuvieron que pasar 30 años para que se aceptase en la Marina británica esta clasificación, que hoy en día sigue vigente y que, a pesar del determinante avance que supuso, sigue siendo inexacta. En la época de Nelson se anotaban estas cuestiones en los cuadernos de manera estimativa, de ahí el hecho que estos datos varíen de barco a barco, e incluso de oficial a oficial del mismo barco. Cuestiones que relativizan mucho su valor para leer la acción histórica¹³.

fiabilidad de las fuentes documentales [para el estudio de la Meteorología]”. Vázquez Abeledo, M. (2023), p. 16. “[...] incluso en la culta Europa no empezamos a ver su desarrollo hasta mediados del XIX”, *Ibídem*, p. 16. “[...]. Dicho cambio de perspectiva se inicia en el siglo XIX, el que para nosotros fue el siglo de Oro de la Ciencia. [...]”, *Ibídem*, p. 16. “Una herramienta esencial para entender situaciones meteorológicas concretas del pasado fue desarrollada por el Laboratorio de Ciencias Físicas estadounidense NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) en colaboración con la Universidad de Colorado. El 20th Century Project ha podido reconstruir mapas sinópticos desde 1836, tanto para Europa como para el Hemisferio Norte”, *Ibídem*, p. 65.

12 La dirección es un dato más fiable dado el uso de las veletas en los barcos desde antiguo. No obstante, hay variaciones en las anotaciones de cuaderno a cuaderno de los oficiales y no eran válidas para las 24 horas del día. Un ejemplo patente de ello, en cuanto a la intensidad en concreto, es como el día 22 Nelson anota en su diario que hay viento a las 12 del mediodía, mientras que en las incidencias (Remarks) apunta que: “[sobre las 10 de la mañana] no pudimos acercarnos más cerca de la costa que 3 millas debido a la calma y corrientes contrarias”, FD, p. 329.

13 Véase <https://nauticaformacion.es/nudos-nauticos-velocidad/>: “En el mundo de la náutica [actual], la velocidad del viento suele medirse también en nudos, a través de la conocida escala Beaufort. Esta escala describe el viento basándose en el estado del mar mediante una escala de 12 grados. Sin embargo, esta escala no es del todo exacta, ya que puede variar dependiendo de las características propias de las aguas donde se mide el viento. Gracias a los anemómetros modernos se ha podido asignar una franja de velocidades a cada uno de los grados de la escala Beaufort.” Véase, además, <https://nauticaformacion.es/escalas-de-beaufort-douglas-la-fuerza-del-viento-el-oleaje/>: “Tanto el oleaje como el viento pueden tener distintas características e intensidades dependiendo del momento y la zona en que se produzca, pero, ¿cómo definir si hay mucho, o demasiado, o poco viento? ¿Cómo podemos decir si el oleaje es fuerte, débil, o extremadamente fuerte? Dado que este tipo de cuestiones podían ser subjetivas dependiendo del individuo, se crearon dos escalas para realizar esta medición. Para clasificar el estado del mar, y del viento, en función de unas medidas estándares para todo el mundo se utilizan la escala de Beaufort (para el viento), y la escala Douglas (para el oleaje). Estas escalas clasifican el estado del Mar en 10 grados (Escala Douglas), y

Pero hay una anécdota del mismo Beaufort que denota las limitaciones técnicas y las imprecisiones de la Ciencia Náutica inglesa de su época y, por ende, de la de Nelson¹⁴: con 14 años se hizo marino y a los 15, el navío en que viajaba naufragó debido a un error de las cartas marinas. Fue entonces cuando se obsesionó con la importancia de perfeccionar la Cartografía haciéndola más precisa y científica. Algo después pasaría a la Royal Navy donde fue ascendiendo de graduación, pasando gran parte de su tiempo con las cuestiones cartográficas, efectuando observaciones astronómicas, utilizando sondas para conocer la profundidad de las zonas peligrosas. Incluso llegó a desarrollar y perfeccionar las tablas de mareas diarias en las costas británicas. Todos estos avances que trajo a las Ciencias Náuticas motivaron que se siguiera su ejemplo en el resto de Europa y América del Norte¹⁵.

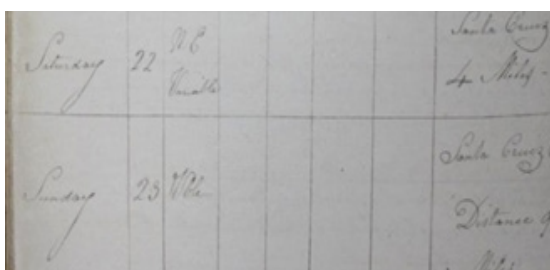
Acudamos ahora a los cuadernos de bitácora para localizar en lo posible a los barcos durante esos días. En este sentido, estos documentos corroboran lo que ya era más que sabido por otras fuentes: fue un ataque bastante estático, dado que los barcos tuvieron poca o nula intervención directa en los hechos y estuvieron, la mayor parte de ellos y la mayor parte del tiempo, alejados de la costa y fuera del alcance efectivo de los cañones (900 m aprox.); salvando en dos momentos puntuales: los de los desembarcos del día 22 y de la madrugada del día 25, sin los cuales no hubiera habido hecho histórico relevante.

el estado del viento en 17 clasificaciones según su intensidad (escala Beaufort). Estas dos medidas para el viento y el oleaje han sido estandarizadas internacionalmente por la mayoría de los países.”

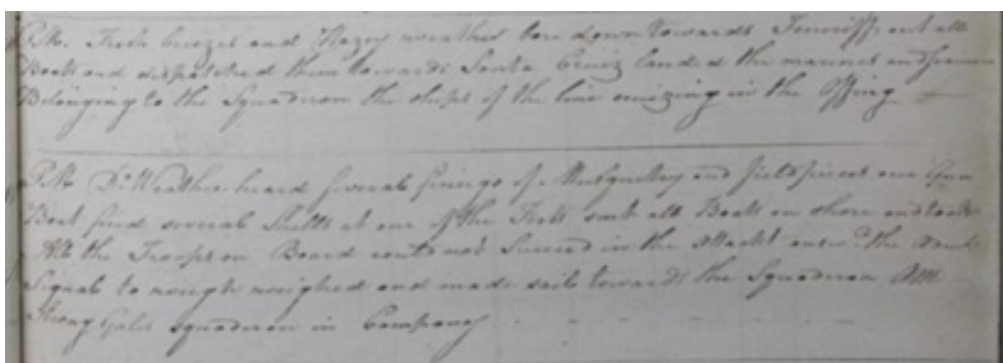
14 Según, Parker, K.; Ruderman, B. (2021), pp. 71 y 110-111: fue a fines del XVIII cuando los británicos crearon su organismo hidrográfico estatal. Cook o Vancouver elaboraban cartas, pero la Marina aún no publicaba ni regulaba cartas de navegación. Beaufort fue nombrado hidrógrafo real en 1829 y, bajo su dirección, la Oficina Hidrográfica introdujo la clasificación o escala de vientos que lleva su nombre, comenzando además a publicar tablas de mareas oficiales en 1833. *Íbidem*, p. 152: Fue en el siglo XIX cuando las cartas marinas se convirtieron en sinónimo de verdad o exactitud, convirtiéndose, a partir de entonces, en una disciplina científica. *Íbidem*, p. 9: “[...] los historiadores de la Cartografía entienden que los mapas y las cartas náuticas son representaciones parciales que pueden ocultar tanto como pueden revelar. No son ventanas transparentes al pasado, sino lentes distorsionadas [...]”.

15 Para Francis Beaufort, véase: Friendly, A. (1973). Reding, R. (2007); y AA. VV. (1989).

El día 22 fueron las tres fragatas de la expedición (Emerald, Terpsichore y Seahorse), las únicas que se acercaron a tierra desde un primer momento para intentar efectuar un desembarco, así estaba en los planes. Pues bien, sólo de una de ellas, de la Terpsichore, tenemos cuaderno de bitácora, comprobando con desconsuelo que es mucho más parco todavía en datos que los de los otros barcos.



Cuaderno de Richard Bowen, capitán del **Terpsichore**: TNA (Kew) ADM 51-4507 Part 7 Terpsichore 22-23 July.



Week Days	Mounth Days	Winds	Courses	Dist.	Lattitude	Longitude	Bearing and Distance of Noon	Remarks
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Saturday	22	NE Variable					Santa Cruz [WSW] Distance 4 Miles	Pm, fresh breezes and hazey weather. B ore down towards Teneriffe [with] all boats and dispatched t hem t owards Santa Cruz landed the marines and seamen belonging to the squadron. The ship of the line c ruising in t he o ffin-
Sunday 2	3	Variable					Santa Cruz [WSW] Distance 9 or [10]Miles	Pm, ditto Weather. H eard several firings o f musketry and [¿?] gun boat fired several shells at one of the forts sent all boats on shore and took all the troops on board could not succeed in the attack and [¿?] the boats. Signal to rough weighed and made sail towards the squadron. A m, s trong gales. Squadron in c ompany.
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Transcripción del cuaderno de Richard Bowen, capitán del Terpsichore: TNA (Kew) ADM 51-4507 Part 7 Terpsichore 21-23 July¹⁶.

En cuanto al día 22, en concreto, contamos con excelentes ilustraciones y crónicas muchísimo más ricas en información que el cuaderno de la **Terpsichore**: nos referimos al relato del propio Thomas M. Waller, capitán del Emerald (s.f.) y otros dos relatos de pasajeros de la Seahorse: el de Betsy Fremantle, que iba en la cubierta de la fragata, capitaneada por su marido (16-08-1797) y el de John McPherson, ayudante del cabo de cañones de dicha fragata (s. f.), todos ellos sacados a la luz, como ya comentamos, por Daniel García Pulido. Estos documentos nos hablan con mucho lujo de detalles, tal y como seguidamente veremos, sobre lo que pudo haber ocurrido durante esas horas de la madrugada y la mañana del día 22.

16 Obsérvese que la pobreza de datos lleva aparejada la imposibilidad de saber en absoluto el recorrido exacto de esta fragata. Las posiciones preceptivas, dadas con respecto a Santa Cruz cada 24 horas al mediodía, hablan de 4 millas (7,5 km) de distancia para el día 22 y de 9 a 10 millas (unos 17,6 km) para el día 23. Las incidencias (*Remarks*) sólo hablan de preparar botes, no sabemos cuántos, y de desembarcar hombres, tampoco sabemos cuántos.



William Webley, Vista de Santa Cruz en Tenerife en la mañana del 22 de julio desde el Zealous (1797) MMV y ASG¹⁷.

La imagen que mostramos de Santa Cruz, realizada en la mañana del 22 de julio por William Webley, dado su carácter de documento visual, es mucho más elocuente y precisa de lo que pudieran ser los propios cuadernos de bitácora con respecto a las posiciones de los barcos para el fondeo ese día; al menos si hablamos de las de las tres fragatas que hicieron la intervención más directa, las cuales fueron representadas, y de la posición del *Zealous*, desde el que se hizo la ilustración¹⁸.

17 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), pp. 98-99.

18 Varios documentos que no son los cuadernos de bitácora, nos dicen que el intento del día 22 estaba planeado desde un principio para hacerse entrando desde Anaga y pasando frente a toda la costa hasta alcanzar la zona de fondeo previsto, para desde ella asaltar el castillo de Paso alto y exigir la rendición. Esto se muestra, por ejemplo, en la Carta de Horacio Nelson a Lord Jervis, AFD, pp. 84 y 86: “el acercamiento por mar al lugar de anclaje es bajo una tierra muy elevada, pasando por tres valles; de esta forma, el viento es tanto proveniente del mar como borrascoso con calmas debido a las montañas. A veces, en una noche un barco puede lograr acercarse con el viento desde tierra y tiempo moderado” y que “aunque la costa no es fácil alcanzar, incluso muy empinada, los transportes pueden acercarse y desembarcar el destacamento en un día”. O también, en: Miller, AFD, pp. 132 y 140: “Desde el momento en que nos acercáramos a tierra, las fragatas recogerían todas sus velas para prevenir ser descubiertos y continuarían próximas a la orilla hasta una distancia de 3 millas de la bahía”.

En este sentido hay varios documentos que aseguran que el intento fue por ese lugar desde el primer momento y no perpendicular a la costa, tal y como ya estaba previsto en los mencionados planes ingleses. Así lo vemos, por ejemplo, en Waller, AFD, p. 148: “[Día 22] A la 1 las fragatas se dirigieron a tierra. Los navíos de línea se mantuvieron unas millas atrás. A las 11 doblamos la punta NE de la isla [es decir, Anaga, tal cual había planeado Nelson] (la Terpsichore en cabeza) y [...] 3 o 4 millas al este de la población bastante cerca de la costa”; o Betsy Fremantle, FD, p. 338: “Viernes, 21 de julio. [...] Ya era tarde cuando las tres fragatas se acercaron a la costa”.

Pero, ¿entonces qué fue lo que pudo haber torcido los planes primigenios de Nelson para el día 22 de hacer su intentona junto a la orilla? En este punto volvemos a encontrar la respuesta en varios documentos. Miller, capitán del *Theseus*, que había pasado a la *Seahorse*, siendo, por tanto, parte de la operación de las fragatas, nos cuenta en el “verdadero relato” de lo sucedido lo que sufrió con sus compañeros con mucho lujo de detalles, comentando literalmente que: “nuestra distancia a la isla parecía considerablemente mayor de la que habíamos pensado”. Nos dice, además, que botes y fragatas se disgregaron y tuvieron que ayudarse unas a otras con mucho trabajo, incluso remolcándose. Habla varias veces de la mucha distancia con el lugar previsto para el desembarco y menciona la “corriente contraria nosotros”, como el verdadero hándicap que desbarató sus planes, Miller, AFD, pp. 132-133.

¿Qué ocurrió, finalmente? Lo vamos a intentar responder sólo con los datos que están documentados: empezó a amanecer y, ante tanto despropósito, fueron descubiertos desde tierra, perdiendo el factor sorpresa. Ese fue el momento tras el que, según el *Diario de Nelson*, FD, p. 329, Troubridge, Bowen y Olfield fueron en bote y subieron a bordo del *Theseus* para informar a Nelson de que: “una fuerte e imprevisible corriente opuesta” a las fragatas en la orilla, la que no les permitió alcanzar el lugar previsto para el desembarco, tras lo cual se acordó continuar con la intentona. Ya con la luz del día, a las 9 de la mañana, las fragatas anclaron en la costa en el lugar que habían conseguido alcanzar al amanecer para hacer el desembarco. El lugar de fondeo, no documentado en los cuadernos de bitácora, sí que lo fue, por ejemplo, en el *Diario de Waller*: “[...] Se ordenó a las fragatas que fondearan [...] anclamos entre la batería y una torre circular y un pueblo en un valle un poco hacia el Este [San Andrés y su torre]”, siendo, además, muy bien dibujado, por William Webley tal y como vemos en la estampa mostrada. Miller, AFD, pp. 132-133; D. Nelson, FD, p. 329; Waller, FD, p. 148.

De la ratificación de la existencia de estas dificultades (corrientes contrarias), de sobra conocidas por todos los navegantes de vela que entrenan en la bahía, nos habló en su momento Fernando Cebrián, campeón de España de vela y bronce mundial (D.E.P.) y Alicia Cebrián, tricampeona europea de Laser Radial y dos veces olímpica, con quienes comentamos otros términos de interés para la acción histórica, como el del recorrido adecuado para hacer la entrada de los barcos en la bahía o el lugar factible y adecuado para su fondeo. Es decir, sobre la conveniencia, dado el régimen dominante de los vientos alisios en dicha zona (NE), de hacer la entrada tomando la punta de Anaga (Antequera) y pasando relativamente cerca de la costa a lo largo de lo que hoy son las Teresitas y San Andrés, para acabar fondeando en una “plataforma submarina” que, adosada a la costa, existe a continuación y frente a los barrancos que siguen al de San Andrés. Un poco más afuera del lugar que acabamos de describir, las profundidades que encontramos ya son enormes -1.000 m o más- y hacen imposible botar el ancla. Nelson, conocedor de la existencia de dicha plataforma y, tal y como hemos visto, del modo que debía emplear para llegar a ella, trazó su plan en consonancia con lo descrito. Por otro lado, nos hablaron también de otras cuestiones de interés como son: la facilidad de superar las corrientes contrarias, siempre que haya un viento favorable y adecuado; de la independencia entre el régimen de los vientos y la existencia o no de corrientes; de la existencia nocturna de los vientos que soplan desde la tierra hacia el mar por la boca de los barrancos (algo que es común, pero que no se da estrictamente a diario) y cómo éstos hubieran ayudado, de estar presentes –no están documentados–, a propulsar unos barcos con velas cuadradas, que entraran paralelos a la costa (como era el caso de las tres fragatas enviadas por Nelson); o de cómo las corrientes pueden ser capaces de haber provocado esa disgregación y dificultades al convoy que los ingleses

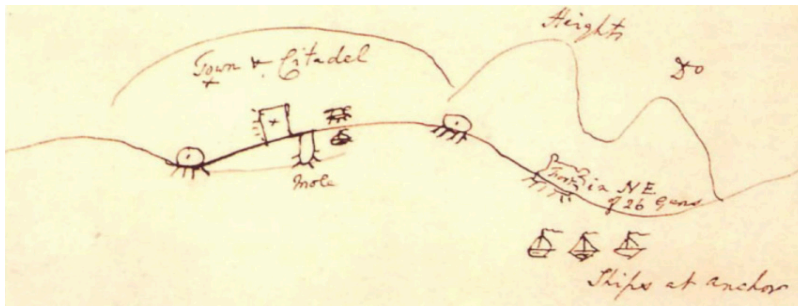
Esto es así, además, porque tal y como acabamos de ver el cuaderno del Terpsichore no refleja posicionamiento alguno, ni por el sistema de Latitud-Longitud, ni por el sistema de Distancia-Demora. Además, la estampa se nos revela importantísima, dado que según Waller¹⁹: “a las 6:00 pm del día 24 de julio, toda la escuadra ya se hallaba fondeada en el mismo lugar donde lo habían hecho las fragatas el día 22, estando la más cercana casi al alcance de las baterías”. Estamos hablando de la segunda y última intervención directa de la escuadra de Nelson para intentar la conquista de Santa Cruz, la del 25 de julio. En definitiva, tanto en las tentativas del día 22 como en la del día 25, se fondeó en la plataforma submarina de la que ya hablamos en la nota 18. No hay rastro alguno, que hayamos advertido, en ningún cuaderno de bitácora o cualquier otro documento del lugar por el que entraron a dicho lugar de fondeo los barcos el día 24²⁰.

habían preparado para la madrugada del día 22, siempre que los vientos fueran insuficientes, siendo capaces también de separarlos de la costa, como así ocurrió. Todo este cúmulo de explicaciones parece, por tanto, concordar con lo que reza en los documentos ingleses, corroborando su contenido.

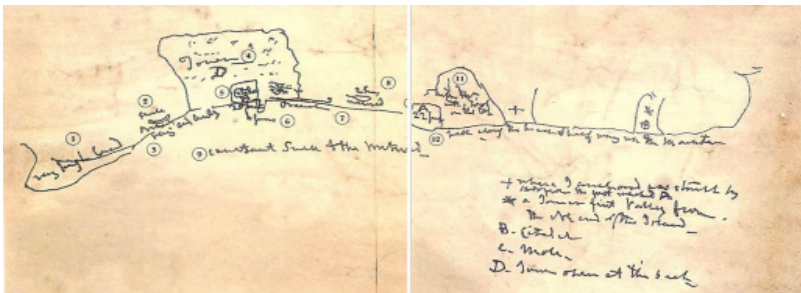
19 Waller [25-07-1797], AFD, p. 149.

20 Sabemos, eso sí, el plan establecido por Nelson. Según Tous Meliá, en un magnífico artículo de 2015: “En la mañana del día 23, en el *Theseus* hubo reunión de capitanes; en ella Nelson decidió asaltar la población esa noche o la siguiente y estableció un plan, que Miller describe con detalle [AFD, p. 137]. Entre otras cosas dice: ‘Poner a todos los hombres en las lanchas antes de que hubiese anochecido, para que fuesen vistos con claridad desde la batería N.E. [Paso Alto] y desde su altura’ y añade que preparó un falso cañón de a 18 libras y lo puso sobre una lancha con la idea de llevarlo a tierra, con la intención de hacer creer que el nuevo desembarco sería por el mismo lugar que el anterior; además, antes del desembarco, la bombardera *Terror*, iba a arrojar bombas a la batería N.E. [Paso Alto], como si se tratara de despejar el camino para ocupar una posición dominante y que entrada la noche, partiendo del mismo lugar que el anterior desembarco, todas las lanchas, en el más absoluto silencio, remarían hacia la parte N.E. del muelle”. “Al atardecer del día 24 todos los capitanes se reunieron en el camarote del almirante, y se preparó el plan definitivo [Miller, AFD, p. 138], que era una adaptación en tiempo y lugar de la “Orden General” que Nelson había redactado entre los días 17 y 21 de julio [FD, pp. 313-315], con una estrategia que consistía en formar un convoy [...] que debía dirigirse al muelle pasando por debajo de los disparos que se intercambiaban entre sí la bombardera y la batería de Paso Alto. Seguía en pie la formación de seis divisiones [...]”.

Dicho autor hizo, también, un sesudo estudio de cómo pudo influir la meteorología sobre lo que pasó la madrugada del 25, en base a los documentos y a algunos cálculos elaborados por el Instituto de Astrofísica de Canarias sobre la hora en la que se produjo la pleamar: “Se sabe por lo manifestado en las distintas relaciones y por testigos, que el tiempo reinante era “sur”, nada propicio para los desembarcos. Asevera esta afirmación el hecho de que el buque insignia *Theseus* y la bombardera derivaron hacia el valle



Croquis manuscrito de Horacio Nelson. Podría formar parte de la Orden General que el Contralmirante dio a sus tropas posiblemente entre el 17 y 21 de julio. En la costa se observan tres fragatas fondeadas (ships at anchor); (B.M. Additional Manuscripts, Nelson Papers, 34.906, fol.125)²¹.



Croquis dibujado por Nelson describiendo la batalla de Santa Cruz de Tenerife de la madrugada del 25 de julio al vicealmirante Lord Keith, a quien se lo envió hacia 1800. Colección particular²².

de San Andrés en la mañana del día 25. En el croquis que dibujó Nelson y envió al vicealmirante Lord Keith, hacia 1800, anota una frase que sitúa cerca del muelle: "Constant well to the westward" ("Corriente constante hacia el oeste"). En las relaciones coetáneas con el hecho que se está narrando se indica que la noche era oscura e incluso se afirma que era una "noche sin luna". Miller dice "Era una noche estrellada, pero no una noche clara, con poco viento y una marea que se hizo considerable al acercarnos a tierra" [AFD, p. 139]. Gracias a la colaboración del Instituto de Astrofísica de Canarias [...] los cálculos indican que el 24 de julio de 1797 hubo Luna nueva y que el 25 de julio el orto de la Luna fue a las 6h 59m (tiempo universal) y, el ocaso a las 20h.45m. Estos datos permiten calcular la hora en que se produjo la pleamar". En ciertos puntos, se vuelve a caer en el relativismo científico, dada la escasez de datos: "[...] no se ha considerado el establecimiento del puerto (retardo de la marea dentro del puerto con respecto a la hora en que se produce en alta.

21 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), p. 92.

22 Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999), pp. 132-133. Nelson ubicó los barcos en el lugar donde está el signo "+". Con el 9) están señaladas las corrientes hacia el Oeste. El 4) representa la Ciudad y el 5), la Ciudadela de Santa Cruz, junto a la cual estaba el muelle. En el 11) y el 12) están la Altura y el castillo de Paso Alto, respectivamente.

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 22 de julio:

A las 12:00 pm del 22 de julio había brisa fresca y el tiempo estaba nublado. El **Theseus** tenía Santa Cruz a unos 20 km (10-12 millas) al NEpO y estaba a una Latitud de 28° 27'N; el **Culloden** tenía Santa Cruz a 7,5 km (4 millas) al NOpO, estando a una Latitud de 28° 20'N; el **Terpsichore** tenía Santa Cruz a 7,5 km (4 millas) al OS[O] y el **Zealous** tenía Santa Cruz a unos 25 km (4 o 5 leguas) al NN[O]²³.

En cuanto a las posiciones dadas para el mediodía del 23 y para el mediodía del 24, observamos la gran distancia de los barcos respecto a Santa Cruz:

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 23 de julio:

A las 12:00 pm de ese 23 de julio, había brisa fresca y tiempo nublado. El **Theseus** tenía Santa Cruz a unos 16,7 km (8-10 millas) y estaba ubicado a una Latitud de 28° 27'N; el **Culloden** tenía la población a unos 17,6 km (9-10 millas) al NOpO, a una Latitud de 28° 26'N; y el **Terpsichore** a unos 17,6 km (9-10 millas) al ON[O] y el **Zealous** tenía la Punta de Anaga a 22,2 km (4 leguas) al NNE²⁴.

23 D. Nelson (22-07-1797), FD, p. 329; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 22-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 Culloden, 22-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 22-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 22-07-1797.

24 D. Nelson (23-07-1797), FD, p. 329; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 23-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 Culloden, 23-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 23-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 23-07-1797.

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 24 de julio:

A las 12:00 pm del 24 de julio había brisa fresca y tiempo nublado. El *Theseus* tenía Santa Cruz a unos 10,2 km (5-6 millas) al NOpN, con una Latitud de 28° 25'N; el *Culloden* a unos 12 km (6-7 millas) al NNO, con una Latitud de 28° 26'N; el *Terpsichore* a 22,2 km (4 leguas); el *Leander* a unos 25 km (4-5 leguas) al NOpO, con una Latitud de 28° 13'N y el *Zealous* tenía Santa Cruz a 16'6 km (3 leguas)²⁵.

Posiciones aproximadas de algunos de los barcos, según sus cuadernos de bitácora, para el anclaje de la tarde del día 24, la anterior a la madrugada del 25 de julio, cuando ejecutaron el desembarco: La señal para anclar se dio a la 1:00 pm²⁶ y el orden de anclaje del escuadrón aproximadamente sería el siguiente: El *Theseus* se posicionaría, entre las 5:30, con el ancla de leva, a 42 brazas de profundidad y teniendo en el lado Este (o Norte, según la fuente) de Santa Cruz²⁷. El *Culloden* lo hizo a 31 brazas de profundidad sobre arena y fango negro y teniendo Santa Cruz a unos 6,5 km (3 o 4 millas) al O½S y los extremos de la isla al SO½O y al EpN²⁸. El *Terpsichore* ancló a 26 brazas, quizá a las 5:00 o antes; a las 5:30²⁹. El *Leander* a esta misma profundidad con la pequeña ancla de leva, justo fuera del alcance de los cañones de los fuertes³⁰. El *Zealous* a 39 brazas entre la batería del norte (San Andrés) y Santa Cruz, teniendo Anaga al EpN, la cabeza del muelle de la población

25 D. Nelson (24-07-1797), FD, p. 330; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 24-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1199 Part 7 Culloden, 24-07-1797; ; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 24-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1201, Leander, 24-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 24-07-1797.

26 D. Nelson (25-07-1797), FD, p. 330; TNA (Kew) ADM 51/1201, Leander, 25-07-1797.

27 D. Nelson (25-07-1797), FD; TNA (Kew) 52/2753, Leander 25-07-1797; Según Davis (s. f.), AFD, p. 154; como ya dijimos, según Waller (25-07-1797), AFD, pág. 149: "a las 6:00 pm ya se hallaba fondeada toda la escuadra en el mismo lugar donde lo habían hecho las fragatas el día 22, estando la más cercana casi al alcance de las baterías". Véase de nuevo la estampa de William Webley.

28 TNA (Kew) ADM 51/1199, Part 7 Culloden, 25-07-1797 y TNA (Kew) 52/2901 Culloden, 25-07-1797.

29 TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 25-07-1797.

30 TNA (Kew) 52/2753, Leander 25-07-1797.

al OpS, la punta de Candelaria al SOpO y estando a unos 1.000 m (1/2 milla o algo más) de distancia de la costa³¹.



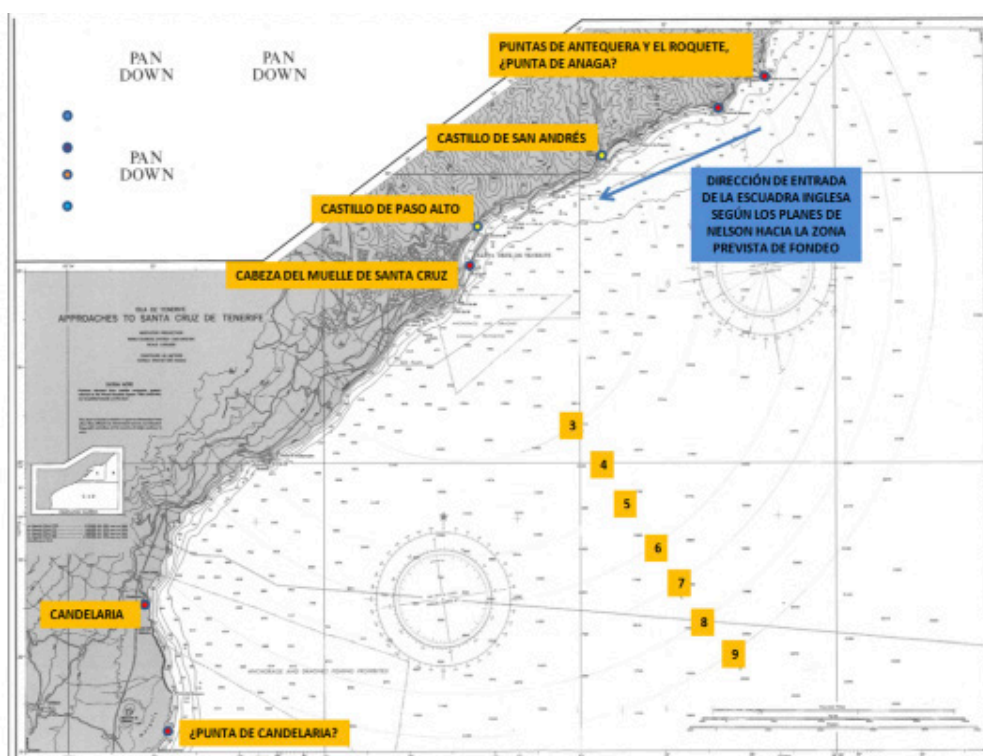
Posición aproximada del Zealous en la madrugada del 25 de julio según sus cuadernos de bitácora³².

Posiciones aproximadas de los barcos, según los cuadernos de bitácora, a las 12:00 pm del 25 de julio: A las 12:00 pm del 25 de julio había viento fresco y tiempo nublado, calma en tierra y una fuerte brisa del mar en el horizonte. El *Theseus* tenía Santa Cruz a

31 TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 25-07-1797; TNA (Kew) 52/3550 Zealous, 25-07-1797.

32 Esta posición, vital para el desarrollo de la batalla, ya que de aquí partió el convoy que desembarcó en Santa Cruz, sí que figura anotada en los cuadernos del *Zealous* y fue revisada por un grupo de técnicos de la Torre de Control de Salvamento Marítimo del Puerto de Las Palmas y por otros técnicos, que fueron consultados también para las consideraciones técnicas del presente trabajo, de las que ya hablamos más arriba. Se vale de tres Demoras y una sola Distancia, que no está en la trayectoria de ninguna de las Demoras, sino enfrentada a la costa donde fondeó, utilizándose en los documentos una vez más el relativismo para darla ("a una media milla o algo más de la costa"). Cualquier otra posición dada en los Remarks (incidencias) resulta o bien incompleta o bien alejada del escenario de la acción. El sistema defensivo terrestre está representado en negro y verde, la línea blanca representa el perímetro antiguo de Santa Cruz y la morada, la línea de costa antigua calculada por Tous Meliá en Pinto y de la Rosa (1996). El convoy que partió del *Zealous* fue descubierto "a una" media milla de la cabeza del muelle y después de comenzar el cañoneo sobre él, se dispersó tocando en distintos puntos de la costa.

unos 20 km (10-12 millas) al NNO; el Culloden a unos 10,2 km (5-6 millas) al oeste con una Latitud de 28° 29'N; el **Terpsichore** a unos 8,3 km (4-5 millas) al ONO; el **Leander** al norte; y el **Zealous** a unos 8,3 km (4-5 millas) al NOpO³³.



Carta marina de Santa Cruz de Tenerife con las distancias en millas tomando como referencia el muelle de la población y con los puntos terrestres referidos en los cuadernos³⁴.

33 D. Nelson (25-07-1797), FD, p. 330; TNA (Kew) ADM 51/1221, Part 3, Theseus, 25-07-1797. TNA (Kew) ADM 51/1199, Part 7 Culloden, 25-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1202 Zealous, 25-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/4507, Part 7, Terpsichore, 25-07-1797; TNA (Kew) 52/2753, Leander 25-07-1797; TNA (Kew) ADM 51/1201, Leander, 25-07-1797.

34 Esta figura nos sirve para advertir, una vez cotejados los datos de posición extraídos de los cuadernos y expresados arriba y en el Anexo, lo lejanos de la acción que estuvieron los barcos la mayor parte del tiempo. Para que nos hagamos a la idea, la consideración de los 900 metros (una media milla) como distancia de eficacia para la artillería, que llega a ser de un alcance máximo de unas dos millas (unos 3,7 km) pero ya sin precisión alguna, es ratificada por varios tratadistas como Tomás de Morla. En el caso de los barcos contra los fuertes de tierra, era mucho menor, dado que tenían limitada la elevación de los cañones. Sobre este asunto, por ejemplo, se ya hablaba con profundidad en Hernández Bento, C. F. (2013), pp. 117-119 y en Hernández Bento, C. F. (2016), pp. 63-64, donde se mencionan a autores como el propio Morla, Ulloa, Robins o Manucy.

El tratamiento de este tipo de documentación exige un esfuerzo muy grande y sostenido de transcripción – primero–, y de traducción – seguidamente–, que en algunos casos llega a ser simultánea. Exige a veces, también, el uso de los mejores y voluminosos diccionarios históricos, bases de datos o potentes traductoras en línea y, cada vez que se estime oportuno, el cotejo con una segunda opinión.

Fuentes bibliográficas

Las fuentes bibliográficas existen ya desde el mismo siglo XIX. Como ya vimos, en algunas de ellas se publicaron por primera vez algunos de los documentos más relevantes del ataque. Esta bibliografía ha sido utilizada, en mayor o menor medida, por autores como Dugour (1875); Rumeu de Armas (1947); Lanuza (1955); Cola Benítez y García Pulido (1999) o Hernández Bento (2016).

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS DEL SIGLO XIX

- CLARKE, J.S. y M'ARTHUR, J.: *The life and services of Admiral Lord Nelson*. T. Bensley, Londres, 1810.
- HARRISON, J.: *The life of the right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*. Kanelagh Press. Londres, 1833.
- NICOLAS, N.H.: *The Dispatches and Letters of vice Admiral Lord Viscount Nelson*. Henry Colburn. Londres, 1845.
- TUCKER, J.: *Life of Lord Nelson*, Londres, 1850.
- ALLEN, J.: *Life of Nelson*, Londres, 1852.
- LAUGHTON, J.K.: *Letters and Dispatches of Horatio Viscount Nelson*. Londres, 1886.
- MACAULAY, T. B.: *Historia de Inglaterra (I-IV)*, Londres, 1886.
- CLARK RUSELL, W.: *Nelson's words and deeds*. Londres, 1890.
- BERESFORD, Ch. y WILSON, H.W.: *Nelson and his times*. Harmsworth Brothers Ltd., Londres, 1897.

En el último caso en concreto, el de nuestra obra, nos ayudamos en gran medida, del Diccionario Nacional de Biografías de Oxford para la elaboración de las biografías de los oficiales, y para los detalles

técnicos de los barcos, nos servimos de dos autores fundamentales como Brian Lavery con sus *Barcos de línea*, de los años 1980, y Rif Winfield, con sus *Barcos británicos de guerra en la Edad de la Vela*, de comienzos de este siglo, quienes ofrecen la mejor información técnica al respecto sobre la Marina de su propio país. Otros autores técnicos, como May, nos permitieron por primera vez en nuestra historiografía hablar de una cifra oficial de los botes de la expedición de Nelson (44), advirtiéndonos de ciertas dificultades para determinar otros términos, pues las cifras “oficiales” están sujetas a variaciones, ya que a veces los capitanes decidían llevar más unidades por su cuenta, se capturaban y utilizaban barcas nativas, se portaban modelos experimentales o para misiones especiales o se reemplazaban botes extraoficialmente. Lo cual quiere decir que, si no hay un documento de contabilización de dichos botes para julio de 1797, no podremos saber de forma absoluta como iban dotados en este aspecto los navíos, sino tratar de inferirlo, siempre como hipótesis, de otras fuentes de las que ya hemos hablado³⁵.

Fuentes hemerográficas

En cuanto a la hemerografía, nos es forzoso decir que no hay ningún hallazgo original y/o relevante ni antes ni después de Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII. La visión británica, salvo la aportación de la noticia en un periódico³⁶, el dado a la luz por Francisco Purriños Carrasco. Documento que tiene la particularidad y el valor de ser la única fuente estadounidense de este tipo que se ha descubierto hasta el momento.

Es, por tanto, el libro *Ataques británicos* pionero en ofrecer de manera profusa y sistemática documentos hemerográficos a gran escala. La prensa, antes que nada, interesó para el mencionado libro al objeto de dar a conocer cuál fue la “opinión pública” británica

35 May, W. E. (2003). Lavery, B. (1983). Lavery, B. (1986). Winfield, R. (2009). Winfield, R. (2007). Winfield, R. (2005).

36 *Columbian Centinel*, 14-10-1797.

sobre la derrota de Nelson en Tenerife, pudiendo asegurar y demostrar *ex-novo*, con todo lo que hallamos en su momento, que el eco de esta batalla corrió ampliamente por toda Gran Bretaña e Irlanda; teniendo la fortuna, además, de encontrar noticias que alimentan el debate sobre dos controvertidos asuntos: la intención real de Nelson y la capitulación.

En este sentido, existen, por ejemplo, nuevas previas a la expedición, que incluyen un *"Informe sobre las características de la isla de Tenerife³⁷"* bastante detallado de las dificultades orográficas, tamaño, bondad del clima, riqueza comercial y agrícola de la isla de Tenerife al completo, de lo que surge la pregunta: ¿Qué sentido tenía hacer un estudio de este tipo de cuestiones, si no vinieron a hacerse con la Isla? Por si fuera poco, en este mismo documento se asegura que *"sus defensas no son de ninguna manera formidables; y su captura probablemente será llevada a cabo con poca o ninguna dificultad"*.

Encontramos, además, diversas crónicas de longitud considerable (en muchos casos pura propaganda sin valor documental realmente novedoso, que hay que analizar con cuidado dada la falta de objetividad de sus autores). Una de ellas incluye *"la valoración de las dificultades que presentaba Santa Cruz de Tenerife para ser atacado con éxito³⁸"*. Otra con las *"Noticias sobre la capitulación inglesa en Tenerife³⁹"*. Una tercera con las *"Noticias del ataque de Nelson a Tenerife y posterior llegada a Inglaterra⁴⁰"*. E, incluso, por poner otro ejemplo de tantos, la *"Crónica francesa publicada en la prensa inglesa sobre el ataque de Nelson contra Santa Cruz de Tenerife⁴¹"*.

Por otro lado, hallamos una gran cantidad de noticias cortas: *como la primera noticia en Gran Bretaña de la derrota, la llegada de Nelson a Inglaterra y los cuidados que recibió; o las noticias posteriores al*

37 *Ipswich Journal, Sufflock*, 02-09-1797; *Chester Chronicle, Chesire*, 01-09-1797.

38 *Hampshire Chronicle*, 09-09-1797 y otros muchos diarios.

39 *Gloucester Journal*, 04-09-1797, entre otros muchos periódicos.

40 *Hereford Journal*, 06-09-1797.

41 *Dublin Evening Post*, 07-10-1797.

ataque de los años 1797 y 1798, que no se pueden mencionar aquí por lo prolijo del asunto. Pero todas ellas están referenciadas y trabajadas en Ataques británicos.

Hay que decir también, por otro lado, que existen gran cantidad de noticias repetidas. Muchas usan transcripciones de documentos archiconocidos, que nada aportan al discurso histórico. Por ejemplo, se utiliza mucho el *cuaderno de bitácora de Nelson (07-1797)*; el *Informe de Jervis al Almirantazgo (16-08-1797)* y el *de Nelson a Jervis sobre la acción del 25 de julio (27-07-1797)*. Esto convierte a estos documentos en un mero fetiche, cuyo valor no va mucho más allá del estadístico.

En algunos casos en la prensa hay datos realmente asombrosos, como por ejemplo, la primera documentación que se hace de un, hasta ese momento (2016), absolutamente desconocido, cúter *Flora*, de 14 cañones, que iba dirigido por el teniente Yawkins; el cual: “*colaboró en el desembarco, escapando del fuerte fuego que se hacía desde tierra, con muchos daños en su aparejo, sin que nadie de la tripulación sufriera el más mínimo daño*⁴²”.

Si, tal y como expusimos en el diccionario de oficiales y buques del libro *Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII*, el cúter *Fox* era un *hired vessel* armado con 12 cañones de a 9 libras⁴³, el “nuevo cúter”, el *Flora*, es otro *hired vessel*, armado con 14 pie-

⁴² En *Hereford Journal*, en el *Oxford Journal* o en el *Newcastle Courant*, noticias entre el 06 y el 09 de septiembre de 1797. En este sentido otros periódicos como el *Caledonian Mercury* de 7 de septiembre de 1797, comentan como el *Flora* llegó a Plymouth el 31 de agosto con el capitán Waller a bordo, quien traía la noticia de la derrota para el Gobierno de su país. Hay que ser muy cautelosos en este punto, dado que dicha embarcación no es mencionada en ningún otro documento inglés de los hallados hasta este momento para el ataque que nos ocupa. En cuanto a la identidad del teniente Yawinks nos ocurre lo mismo: no se puede hablar con certeza de quién es él, pese a existir varios personajes en la prensa con este apellido. Sin embargo, la bibliografía más fiable que utilizamos para otros oficiales y embarcaciones nada dice al respecto, ni de Yawkins, ni del *Flora*, como participantes en la batalla de Santa Cruz. ¿Existió este suceso?

⁴³ Fox (i), Cutter [12], 12 48/94 bm, 27.3.1793 – 25.7.1797, sunk in action at Tenerife [under Nelson] [12 x 9 pdrs]. Winfield, (2005), p. 1140.

zas de a 4 libras, que desarrolló su vida náutica entre 1794 y 1798, cuando fue capturado por un corsario francés el 1 de diciembre de ese año⁴⁴.



*El hired cutter ("cúter contratado") Active señaló el acercamiento de la flota holandesa al almirante Duncan antes de su Victoria en Camperdown en octubre de 1797*⁴⁵.

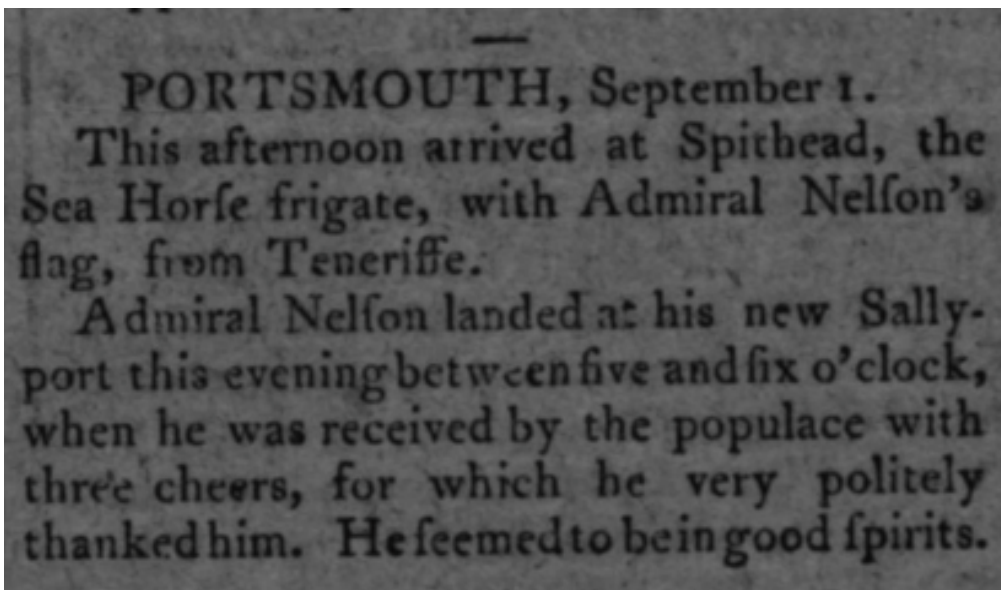
Según Rif Winfield, autor del que acabamos de hablar en el apartado de la bibliografía, tanto el *cutter Fox* como el *Flora* estaban categorizados dentro de las *Hired Vessels* ("embarcaciones contratadas"), no construidas por la *Royal Navy*, y que servían para complementar a los buques de guerra regulares. Además de los barcos de guerra y corsarios enemigos capturados, la Marina compraba barcos, generalmente los mercantes más grandes que requerían

44 *Flora*, Cutter [14], 157 86/94 bm, 16.8.1794 – 1.12.1798, taken by a French privateer [14 x 4pdrs]. Winfield (2005), p. 1142.

45 Winfield, R. (2005), p. 142.

modificaciones significativas para equiparlos para el servicio naval. Pero entre los buques más pequeños, la Armada contrató un número considerable, a menudo para fines de convoy y escolta, también para entregar despachos y/o pasajeros. Para ello, la Junta de Marina solía contratar la embarcación completa con capitán y tripulación, ya sea por un período determinado o indefinidamente, por una tarifa mensual regular. El Almirantazgo proporcionó un oficial naval regular (generalmente un teniente) como oficial al mando, mientras que el capitán civil habitualmente servía a sus órdenes como capitán de vela.

Añadimos en esta charla una nueva referencia encontrada en la prensa estadounidense:



Noticia hallada en la prensa de Estados Unidos, en la que se habla de la llegada de Nelson a Spithead (Inglaterra) donde fue recibido por el pueblo⁴⁶.

⁴⁶ *Gazette of the United States, & Philadelphia daily advertiser, 15-11-1797.*

Y, aunque breves, aportamos ahora también noticias de la derrota de Tenerife años después y ya entrado el siglo en la prensa británica. Hablan con extrema parquedad del desafortunado ataque, de la lamentable pérdida del brazo de Nelson, de lo valiente que fue o del gran comportamiento de otros oficiales como Samuel Hood o Thomas Troubridge⁴⁷.

De las posteriores al ataque vamos a destacar esta, cuando menos curiosa, noticia sobre unos preparativos de ataque a Tenerife (sic.) en el *The Madras Courier*, un periódico de 20 de junio de 1798 de la India británica⁴⁸, que hemos de tomar con mucha precaución, dada su marcada singularidad:



Letters from the Cape of good Hope mention that ADMIRAL PRINGLE had returned to England on the CRESCENT frigate; the same letters mention that a Squadron was fitting out at Portsmouth, to be commanded by ADMIRAL NELSON, and on board of which a body of Troops was to be embarked, for the reduction of the Island of TENERIFF.

47 *Cumberland Pacquet, and Ware's White haven Advertiser*, 30-10-1798; *Madras Courier*, 10-03-1802; *British Press*, 28-12-1805; *Sun*, 28-01-1806; *Westminster Journal and Old British Spy*, 01-02-1806; *London Chronicle*, 18-02-1820; *Magnet*, 18-07-1837; *Evening Mail*, 11-03-1842.

48 *The Madras Courier*, 20-06-1798. TRADUCCIÓN: "[...] las mismas cartas mencionan que se preparaba en Portsmouth una escuadra al mando del almirante Nelson, a bordo de la cual se embarcaría un cuerpo de tropas para la reducción de la isla de Tenerife". Recordemos en este punto lo que reza el *Acta de rendición de las tropas británicas al mando de Nelson*, AMSCT: "[...] en consideración de lo cual se obligan por su parte a que no molestaran al pueblo de modo alguno los navíos de la Escuadra Británica que están delante de él, ni a ninguna de las Islas Canarias [...]".

Fuentes museísticas

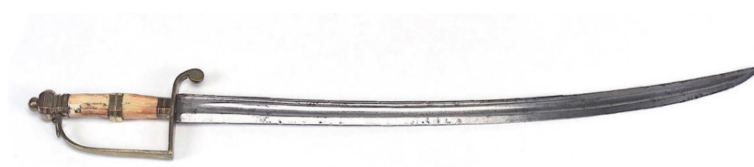
Las fuentes escritas nos permiten la identificación posterior de las museísticas, es decir, de las imágenes de algunos de los capitanes, y de las maquetas y planos de sus barcos; debiendo destacar de entre todos los museos por su riqueza el *National Maritime Museum de Greenwich (Londres)*, pues atesora importantes colecciones de todo tipo alusivas a la *Royal Navy*⁴⁹. Asimismo, en cuanto al episodio de Nelson, el Museo Militar Regional de Canarias cuenta con un riquísimo elenco de material incautado a los ingleses u olvidado por ellos. Hagamos breve exposición ahora de algunas de estas imágenes dadas a la luz para la historiografía española en el mencionado libro, *Ataques británicos*:



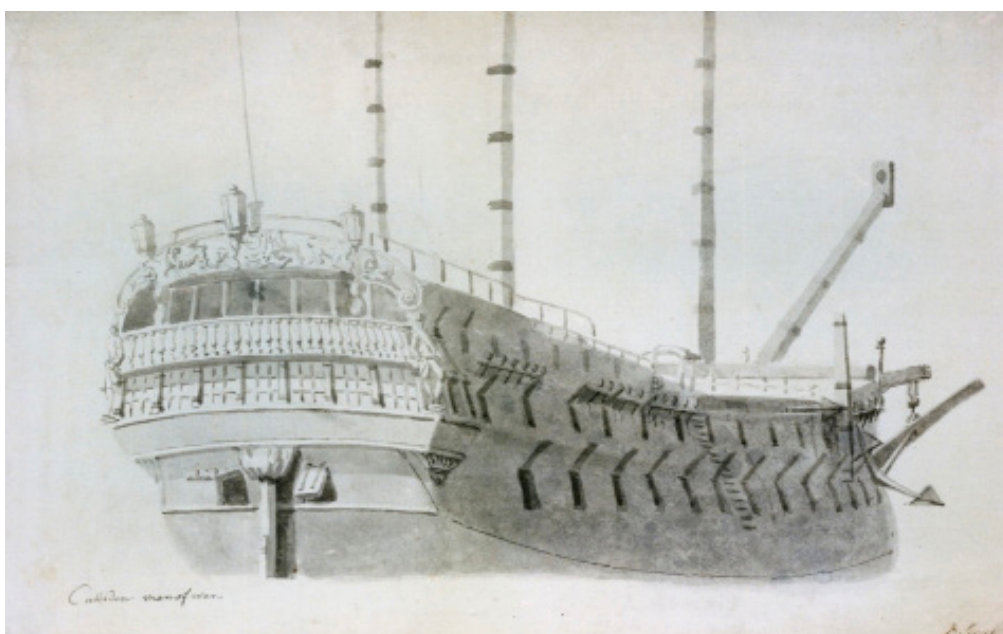
*Thomas Buttersworth, Nelson bloqueando Cádiz en julio de 1797 (después de 1797) NMML*⁵⁰.

49 En este apartado vuelve a ser la obra *Ataques británicos...*, la primera que hace una exposición prolija y sistemática de todas las riquezas que posee este museo, no sólo para el ataque de Nelson contra Tenerife, sino en lo referente a todo el siglo XVIII. Aunque para el mencionado ataque en concreto, en el apartado gráfico hay que tener en cuenta de nuevo las vitales aportaciones de Daniel García Pulido, que tanto hemos utilizado para el presente trabajo.

50 En el centro de la pintura aparecen seis barcos de línea. El *Theseus* de Nelson es el



Espada que tiene inscrito el nombre de Horatio Nelson (1790) NMML⁵¹.



Dominic Serres, Barco de guerra Culloden (1783) [c.1785] NMML. Object ID: PAF5783.

que lleva la bandera azul en el palo de mesana. A la izquierda del todo hay un cúter, mientras que Cádiz aparece al fondo con la Flota española anclada. En las aguas intermedias vemos una embarcación con vela latina y un brig. Notas del NMML.

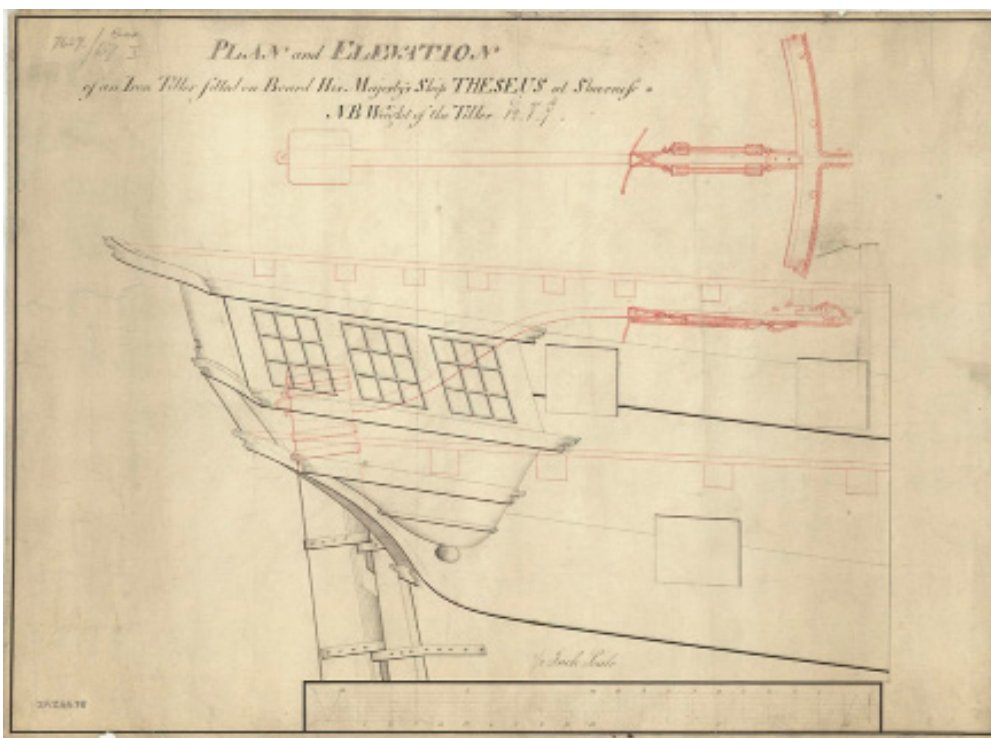
51 Según notas del NMML, existe la leyenda de que el contraalmirante Nelson la llevaba consigo el 25 de Julio de 1797. Si bien es cierto que esto no se puede corroborar completamente, sí que podemos afirmar que este tipo de espadas era muy común al final del siglo XVIII y principios del XIX.



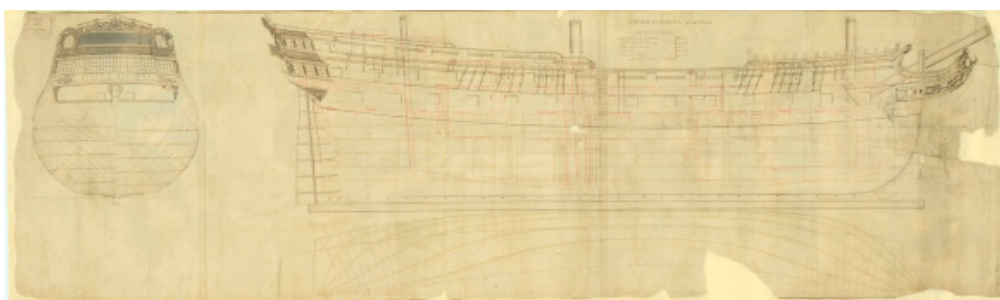
Frederick Cruikshank, Retrato de John Lovell, de 70 años (1840) NMML⁵².

⁵² Lovell (c. 1770-1848), fue uno de los barqueros de Nelson durante el asalto a S/C Tenerife en 1797. Ayudó a restañar la herida que éste recibió en el brazo derecho, desgarrando una camisa para hacer un cabestrillo. Murió como pensionista en el hospital de Greenwich en 1848.

Añadimos ahora para esta conferencia estas nuevas imágenes que nos parecen de interés:



Theseus (1786) [C. agosto 1787-junio 1788] NMML. Object ID: ZAZ6676⁵³.



Culloden (1776) (1776) NMML. Object ID: ZAZ0978⁵⁴.

53 Escala: 1:24. Plano que muestra la planta y alzado de un timón montado en hierro en el *Theseus* (1786), un barco de tercera clase, de 74 cañones y dos puentes.

54 Escala 1:48. Plano que muestra la planta del cuerpo, líneas y decoración del *Culloden* (1776), un 74 cañones, de tercera clase y dos puentes, construido en los astilleros de Deptford.

ARCHIVOS, BIBLIOTECAS Y MUSEOS

- Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife (A.M.S.C.T.)
- British Library (B.L.)
- Colección de Dña. Susana Groth de Iglesias (A.S.G.)
- Mariner's Museum. Newport News, Virginia. (M.M.V.)
- National Maritime Museum, London (N.M.M.L.)
- The National Archives, Kew, Londres. TNA (Kew)

Bibliografía

- AA. VV. (1989). *The Oxford Dictionary of National Biography, founded in 1882 by George Smith, edited by Leslie Stephen and Sidney Lee*, Oxford University Press.
- AA. VV. (1989). *The Oxford English Dictionary*, Oxford University Press, United Kingdom.
- Allen, J. (1852). *Life of Nelson*, Londres.
- Beresford, C.; Wilson, H.W. (1897). *Nelson and his times*. Harmsworth Brothers Ltd., Londres.
- Clark Rusell, W. (1890). *Nelson's words and deeds*, Londres.
- Clarke, J.S.; M'Arthur, J. (1810). *The life and services of Admiral Lord Nelson*. T. Bensley, London.
- Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1999). *La historia del 25 de Julio a la luz de las Fuentes Documentales*, Ed. Umbral y Tertulia de Amigos del 25 de Julio de 1797, Santa Cruz de Tenerife.

- Dugour, J. (1875). *Apuntes para la historia de Santa Cruz de Tenerife, desde su fundación hasta nuestros tiempos*, Imprenta, Librería y Encuadernación de J. Benítez y Compañía, Santa Cruz de Tenerife.
- Fremantle, S. (1950). "Nelson's first writing with his left hand", en *The Mariner's Mirror*, julio, vol. 36, núm. 3, Londres.
- Friendly, A. (1973). *Beaufort del Almirantazgo*, Random House, Nueva York.
- Lanuza Cano, F. (1955). *Ataque y derrota de Nelson en Santa Cruz de Tenerife. Relato histórico*, Madrid.
- Lavery, B. (1983). *The Ship of the Line*, vol. I, Conway, London.
- Lavery, B. (1986). *The Ship of the Line*, vol. II, Conway, London.
- Laughton, J. K. (1886). *Letters and Dispatches of Horatio Viscount Nelson*, Londres.
- Harrison, J. (1806). *The Life of the right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*, Kanelagh Press, Londres.
- Harrison, J. (1833). *The life of the right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*. KanelaghPress, Londres.
- Hernández Bento, C. F. (2016). *Ataques británicos contra las Islas Canarias en el siglo XVIII. La visión británica*, Cabildo Insular de La Gomera, Santa Cruz de Tenerife.
- Macaulay, T. B. (1886). *Historia de Inglaterra* (I-IV), London.
- May, W. E. (2003). *Boats of Men of War*, Caxton Ed., London.
- Moradiellos García, E. (2013). *El oficio de historiador. Estudiar, enseñar, investigar*, Akal, Madrid.

- <https://nauticaformacion.es>
- <https://pronautictc.com/tecnicas-navegacion-maritima/>
- Nicolas, N. H. (1845). *The dispatches and letters of vice Admiral Lord Viscount Nelson*. Henry Colburn. London.
- Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (1997). *Fuentes documentales del 25 de Julio de 1797*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- Ontoria Oquillas, P.; Cola Benítez, L.; García Pulido, D. (2008). *Addenda a las Fuentes documentales del 25 de Julio de 1797*. Tertulia Amigos del 25 de julio. Santa Cruz de Tenerife.
- Parker, K.; Ruderman, B. (2021). *Cartas Náuticas de la Historia. Visiones y viajes a lo largo de los siglos*. Blume. Barcelona.
- Pinto y de La Rosa, J. M. (1996). *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Museo Militar Regional de Canarias. Santa Cruz de Tenerife.
- Real Academia Española (2014). *Diccionario de la Lengua Española*. Espasa-Calpe. Barcelona.
- Rodríguez De La Sierra Fuentes, J. (1992). "Un día especial en el Museo Militar", en *Revista Hespérides*, Julio-agosto, núm. 109. Santa Cruz de Tenerife.
- Rumeu De Armas, A. (1991). *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Gobierno de Canarias. Madrid.
- Reding, R. (2007). *Beaufort, el almirante del viento*. Las Indias eruditas. Francia.
- Spinney, J. D. (1950). "Nelson at Santa Cruz". *The Mariner's Mirror*, vol. 45, núm. 3.
- Tous Meliá, J. (2015-08-02 y 09). "La Artillería y el hundimiento del cúter Fox".

en *El Día/La Prensa*, Santa Cruz de Tenerife.

- Tucker, J. (1850). *Life of Lord Nelson*. Londres.

- Vázquez Abeledo, M. (2023). *Historias sobre el clima y la meteorología en Canarias (1500-1960)*, Le Canarien ediciones. La Orotava.

- Winfield, R. (2009). *British Warships in the Age of Sail, 1603–1714: Design, Construction, Careers and Fates*. Seaforth publishing. London.

- Winfield, R. (2007). *British Warships in the Age of Sail, 1714–1793: Design, Construction, Careers and Fates*. Seaforth publishing. London.

- Winfield, R. (2005). *British Warships in the Age of Sail, 1793–1817: Design, Construction, Careers and Fates*. Chatham publishing. London.

HEMEROGRAFÍA EN LA BRITISH LIBRARY DE LONDRES

- British Press, Londres, Inglaterra.

- Caledonian Mercury, Edimburgo, Escocia.

- Columbian Centinel, Boston, Massachusetts, Estados Unidos.

- Cumberland Pacquet and Ware's Whitehaven Advertiser, Cumbria, Inglaterra.

- Dublin Evening Post, Dublín, Irlanda.

- Evening Mail, Londres, Inglaterra.

- Gazette of the United States, & Philadelphia daily advertiser, Filadelfia, Estados Unidos.

- Gloucester Journal, Gloucestershire, Inglaterra.

- Hampshire Chronicle, Hampshire, Inglaterra.

- Hereford Journal, Herefordshire, Inglaterra.
- Ipswich Journal, Suffolk, Inglaterra.
- London Chronicle, Londres, Inglaterra.
- Magnet, Londres, Inglaterra.
- Newcastle Courant, Tyne and Wear, Newcastle, Inglaterra.
- Oxford Journal, Oxfordshire, Inglaterra.
- Sun, Londres, Inglaterra.
- The Madras Courier, Madras, India británica.
- Westminster Journal and Old British Spy, Londres, Inglaterra.

A Gloria Díaz Padilla, ex-directora del Departamento de Historia de la ULL, quién me orientó en el oficio de historiador, aprendiendo a respetar las prácticas metodológicas y éticas que le son propias.



MHA

MUSEOS DE TENERIFE HISTORIA Y ANTROPOLOGÍA
casa Iercaro

