

LOS BUQUES DE LA REAL ARMADA ESPAÑOLA EN LAS GUERRAS DE INDEPENDENCIA AMERICANAS. EL TEATRO DE OPERACIONES DEL CARIBE 1810–1825

Juan Marchena Fernández*

Una guerra sin navíos

En el informe que el ministro Vázquez Figueroa dirigió a la Regencia del reino el 20 de octubre de 1812, éste aclaraba que “si hubiéramos tenido disponibles 8 navíos y 12 fragatas, no más, es bien seguro que el servicio de tropa a América hubiera sido menos costoso y más rápido, y los enemigos no hubieran señoreado por más de dos años nuestras dilatadas costas”.¹ Es decir, no es que faltaran buques, es que no estaban disponibles: arrumbados en los puertos, sin aparejos, sin carena, sin artillería y sin caudales para poderlos reparar. El problema logístico de la Real Armada, por su tamaño y falta de previsión y recursos, como hemos demostrado en anteriores trabajos,² la había llevado a su casi extinción.

Prueba de ello es que de los más de 20 navíos de línea³ que aún contaban como activos en los *Estados de Fuerza y Vida* de la Real Armada

* Ph.D. en Historia de América. Ingeniero y Licenciado en Filosofía y Letras, Especialidad Historia de América de la Universidad de Sevilla. Catedrático y Director del Máster, Doctorado y Posdoctorado en Historia de América de la Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España.

1 Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. IX (Madrid: Museo Naval, 1972–1973), 133.

2 Juan Marchena Fernández, *Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada. 1700–1825* (Madrid: Doce Calles, 2018).

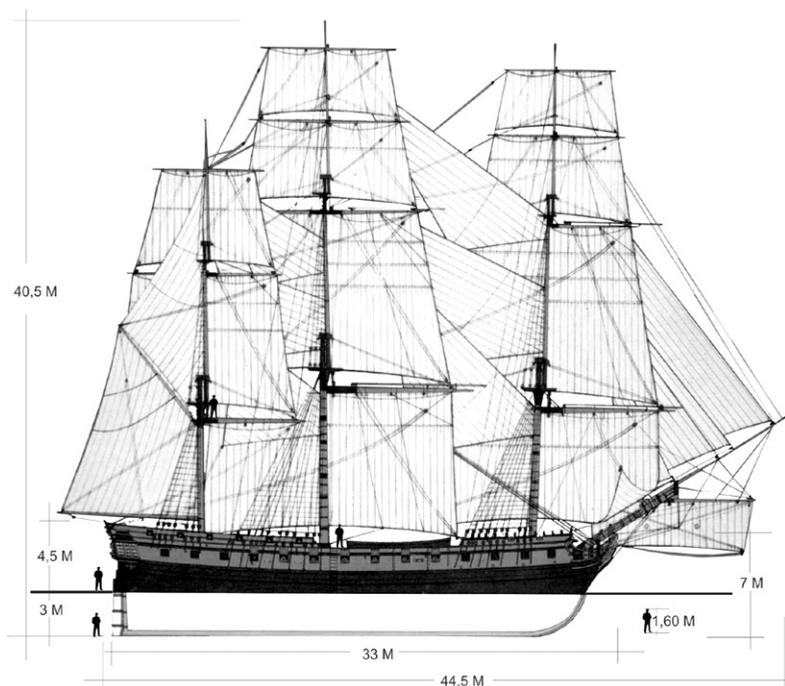
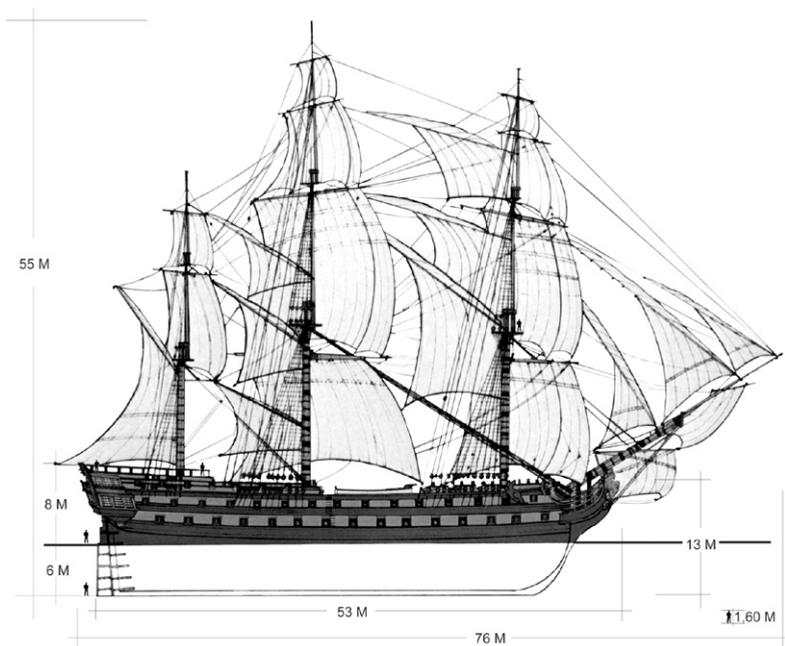
3 Las medidas aproximadas de un navío de línea de dos/tres puentes, armado con entre 70 y 110 cañones, eran: 70–90 metros de eslora (del coronamiento de popa al tope del

en estas fechas, solo pudieron operar en las Guerras de Independencia americanas tres navíos de línea: El *San Pedro de Alcántara*, el *San Telmo* y el *Asia*, y ninguno de los tres entró en combate: uno voló por los aires nada más al llegar al continente americano (1815), otro se perdió en el cabo de Hornos sin más noticias (1819), y el otro, sin combatir tampoco, acabó en manos de los patriotas mexicanos porque lo vendió –literalmente– su tripulación (1825). Un cuarto navío, el *Alejandro I*, aunque fue remitido hacia América, nunca llegó a su destino: a mitad del Atlántico tuvo que regresar a Cádiz haciendo tanta agua que amenazaba con hundirse (1819), siendo desguazado enseguida.

Y en cuanto a las fragatas,⁴ de las más de 30 en los listados, solo actuaron 17, y esta vez sí entraron en combate, pero cinco acabaron en manos de los patriotas: La *María Isabel*, en Talcahuano (1818); La *Esmeralda*, en el Callao (1820); La *Venganza* y la *Prueba*, en Guayaquil (1822); y la *Ceres*, en la costa de La Habana (1824). De las demás, la mayoría no sobrevivió a la guerra y acabaron desguazadas.

bauprés); 17 metros de manga (ancho del casco, medido por su parte central, a lo que hay que sumar que la verga mayor que soporta la vela mayor del palo mayor, atravesada sobre la cubierta, podía medir más de 35 metros); y 60–70 metros de altura (de la quilla al tope del palo mayor) equivalente a un edificio de 25–30 pisos. Medidas de los diversos tipos de navíos en Enrique Manera Regueyra, dir., *El buque en la Armada española*, (Madrid: Sílex, 1981); y en Enrique García-Torrallba Pérez, *Navíos de la Real Armada. 1700–1860* (Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, 2016).

4 Las medidas de una fragata, de entre 30 y 40 cañones, eran 45–50 metros de eslora, 10 de manga y 40–45 metros de altura.



Imágenes 1 y 2. Medidas de un navío de línea de dos puentes y 74 cañones, y de una fragata de 34 cañones. Diseño de la Dra. Nayibe Gutiérrez.

La guerra colonial que la monarquía española desarrolló al otro lado del océano, en la cual la existencia de una Armada era fundamental para su desarrollo, no fue una guerra naval (comparada con las que se habían llevado a cabo a lo largo del S. XVIII entre las grandes potencias, Inglaterra, Francia, España (...)) con centenares de navíos de línea y fragatas, y miles de hombres de tripulación, en batallas y encuentros de grandes proporciones) Y no lo fue por inexistencia de estos grandes buques y de estas tripulaciones tan numerosas. Fue una guerra en la que solo se utilizaron embarcaciones menores como goletas, bergantines, corbetas, balandras, polacras (el número de navíos y fragatas en combate fue escasísimo, porque no fueron remitidos desde los puertos metropolitanos, y los patriotas no dispusieron de casi ninguno de estos buques, excepto los que tomaron a los realistas) en escenarios casi siempre de cabotaje, con tripulaciones no necesariamente nutridas ni profesionales, muchas veces compuestas, en el caso de las armadas americanas, por oficiales y buques concertados de diversas nacionalidades, corsarios muchos de ellos. Pero embarcaciones, desde luego, más efectivas y operativas que las pocas que la Armada española dispuso para enfrentarlos.

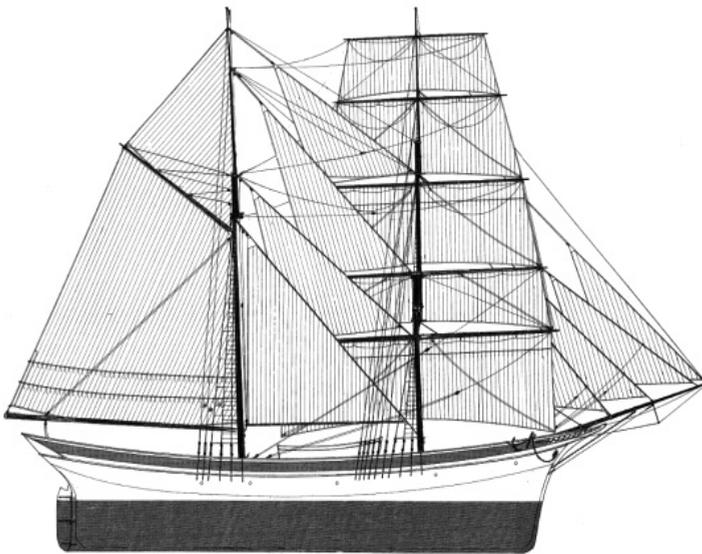


Imagen 3. Bergantín – goleta del periodo. Dibujo de <https://www.themodelshipwright.com>. Medidas aprox. de una goleta, 30 m. de eslora, 8 de manga, 30 m. de altura. 12 piezas de artillería de variados calibres.

En lo que tuvo que ver con la Real Armada, y una vez más, la historia de estas guerras pudo escribirse casi desde sus inicios como la crónica de una derrota anunciada.

Y sí había buques en América antes del inicio del conflicto. El ministro de marina Antonio Escaño había ordenado en 1809 que se remitieran a La Habana los navíos que pudieran cruzar el mar para evitar que cayeran en manos francesas si tomaban los puertos españoles, esperando un cambio en los acontecimientos. En realidad, estos buques solo encontraron allí un reposo definitivo, y no pudieron servir para realizar operación alguna, toda vez que quedaron arrumbados hasta pudrirse en el arsenal habanero.⁵ No podían moverlos, como señalaba Escaño porque “los navíos destinados para América y los que pasaron de unos a otros departamentos, iban con media tripulación y entre ellos pocos marineros. La falta de oficiales subalternos dictó la providencia de embarcar dos o tres capitanes de fragata en lugar de cuatro o cinco tenientes o alférez, destinando más soldados para suplir a los gavieros y cabos de guardia”, lo que hacía difíciles las maniobras, cuando no imposibles y peligrosas. Y todos los buques estaban tan necesitados de carenas en profundidad que el precio era el mismo que hacerlos nuevos, con el agravante de que no había dinero para ello.⁶

El comandante del apostadero de La Habana, Ángel Laborde y Navarro, gastó papel a mansalva solicitando una y otra vez que se le enviase uno o dos navíos de línea, que con eso él aseguraba que la guerra en el mar Caribe estaba liquidada para los independentistas, recordando que apenas quince años antes la Real Armada desplegaba en aquellas aguas entre 15 y 20 navíos, no pudiéndose explicar como ahora, que tanta falta hacían, no pudiera contar con ninguno.⁷ E igual solicitaba el jefe

5 José María Sánchez Carrión, «Los ingenieros de marina motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española. 1770–1827. Su organización, academia y realizaciones» (Tesis Doctoral inédita, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales y Oceánicos, U. Politécnica de Madrid, Anexo III, 2009), 315.

6 Vicente Ruiz García, *Las naves de las Cortes 1808–1812. El último servicio de la Marina de la Ilustración* (Madrid: Sílex, 2013), 81.

7 Tomás Pérez Tenreiro, «Ángel Laborde y Navarro, capitán de navío. Relación documental de los sucesos de Venezuela, 1822–1823» (Hoja de servicio en el Archivo General de la Armada Álvaro de Bazán (en adelante AGMAB) Sección Cuerpo General, legajo N.620/596).

del apostadero de Montevideo Jacinto de Romarate, un navío de línea y terminaba la guerra naval en el Río de la Plata, afirmaba, y si no un navío al menos una fragata.⁸ Y el virrey de Lima, Joaquín de la Pezuela, lo mismo.⁹ Pero no, no fue posible para la Secretaría de Marina del gobierno español que los navíos de línea acudieran a la guerra naval en América; y cuando lo hicieron nunca entraron en combate.

Tan solo para mantener el correo con América, la Junta Central y luego la Regencia tuvieron que echar mano de goletas y corbetas de particulares, y comprar alguna en los Estados Unidos,¹⁰ y aunque entre 1810 y 1811 entraron muchos barcos en Cádiz procedentes de América, todo fue tráfico de particulares. El capitán general de Cádiz, Juan José Martínez, afirmaba que la marinería había desertado en su mayor parte debido a la falta de pagas, por lo que “será imposible mover un solo buque”.¹¹ O como escribía el oficial Cayetano Valdés al ministro Salazar, refiriéndose al estado cadavérico de la marina de guerra española después de 1808: “la Armada no existe, solo la memoria de lo que fue”.¹² El cálculo del ministerio en 1814 para “conservar América y mantener el decoro nacional” era de 20 navíos, 30 fragatas, 16 corbetas, 26 goletas, 6 urcas, 6 místicos y 30 cañoneras, obuseras y balandras, una quimera en ese momento.¹³

Incluso el gobierno llegó a estudiar ceder a la Francia de la restauración monárquica la parte española de Santo Domingo a cambio de 6 navíos, 4 fragatas, 4 corbetas y 4 bergantines, más 12.000 fusiles y 12.000 uniformes. Algunos informes reservados apuntan a que Fernando VII ofreció al Zar Alejandro, en un tratado secreto, la isla de Menorca a cambio del apoyo naval ruso para la reconquista americana, aunque lo que

-
- 8 Agustín Rodríguez González, «Jacinto Romarate: el último e invicto defensor español del Plata», *Revista General de Marina*, n° 257, (2009).
 - 9 Joaquín de la Pezuela, *Memoria de Gobierno, 1816–1821*, ed., Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena (Sevilla: EEHA–CISC, 1947), 533.
 - 10 Enrique Manera Regueyra, *La Armada en el S. XIX*, vol. 4 (Alhambra: Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas, 1986), 48.
 - 11 AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente N.3317, mayo de 1820.
 - 12 José Cervera Pery, *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica* (Madrid: MAPFRE, 1992), 122.
 - 13 Juan Marchena Fernández, «El ejército y la marina de la monarquía española en el proceso de las independencias latinoamericanas», en: Heraclio Bonilla ed., *La Cuestión Colonial* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia–Clacso, 2011), 112.

acabó concretándose fue la venta de algunos buques en 1817, como luego comentaremos.¹⁴

Veamos la realidad de las cifras: al terminar la guerra Peninsular en 1814, los buques remanentes del enorme listado de la Real Armada de apenas quince años antes (más de 100 buques de guerra) eran solo 31: 15 navíos y 16 fragatas. De los navíos, la mayor parte se hallaba en lamentable estado y listos para su desguace, como aconteció: sólo eran cascos de buques. En otros, sus maderas tenían más de 40 años. Y las fragatas, aunque algo más modernas, también sobrepasaban los 20 y 25 años de servicios. Durante estos años de las guerras americanas se incorporaron 12 buques: 11 comprados a Rusia (5 navíos y 6 fragatas) y una fragata más comprada a Francia, los que sumados a los 31 del remanente tras la guerra peninsular, elevó el número de buques teóricamente en activo a 43 (20 navíos y 23 fragatas). Pero al terminar las guerras americanas, de éstos 43 buques solo quedaban 11: 6 navíos y 5 fragatas. Se habían perdido 32 entre 1815 y 1825 (el 75%), 14 navíos y 18 fragatas. Eran el equivalente a muchos Trafalgar, y sin apenas entrar en combate. En Madrid se decía que no había palabras que pudieran definir con exactitud lo sucedido en estos diez agónicos años, de 1815 a 1825.

La operación buques rusos

Parte de este desastre tuvo que ver con la operación de compra de 11 buques rusos siguiendo instrucciones personales de Fernando VII: en agosto de 1817 firmaron en Madrid el convenio de su compra el embajador ruso conde Tatitscheff, y el teniente general, mano derecha de Fernando VII, Francisco de Eguía.¹⁵ En principio debían comprarse 4 navíos de 74

14 Russell H. Bartley, *Imperial Russia and the Struggle for Latin American Independence* (Austin: TSUP, 1978); y Josep Fontana, *La quiebra de la monarquía absoluta. 1814–1820* (Barcelona: Crítica, 2002), 216.

15 A. Alamparte Guerrero, «La Escuadra vendida por Alejandro I a Fernando VII», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 36 (2001); y Nikolay W. Mitiuckov y Alejandro Anca Alamillo, *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817* (Pontevedra: Damaré Ediciones, 2009). Un convenio tan irregular que significativamente aún no ha aparecido en los archivos, como ha señalado García Torralba, *Navíos de la Real Armada*, 524. El convenio fue promovido en secreto por el rey y su camarilla, con el secretario real Antonio de Ugarte y el confesor Blas de Ostolaza, y realizada según todas las pistas disponibles a espaldas de la Armada en Fontana, *La quiebra de la monarquía absoluta*, 217. Una operación como otras que siguieron realizando

cañones y 8 fragatas de 40; luego se cambiaron 2 fragatas por un navío más. Se entregaron 5 navíos y 6 fragatas al precio unitario, no desglosado, de 400.000 libras (que Inglaterra, tras el Congreso de Viena, había pagado a España como compensación por el fin del tráfico de esclavos a sus colonias), más 65 millones de reales españoles de plata (algo más de 8 millones de pesos). Fueron los cinco navíos de 74 cañones *Velasco* (antes *Epiphany Trekh Svyatiteley* –Epifanía de los Tres Santos Reyes o Tres Obispos–), *Alejandro I* (antes *Dresden*), *Fernando VII* (antes *Neptunus*), *Numancia* (antes *Lubek*, Lübeck) y *España* (antes *Nord Adler* –Aguila del Norte–), y las seis fragatas de 40 cañones, *María Isabel* o *Reina María Isabel*¹⁶ (antes *Patricy* –Patricio–), *Astrolabio* (*Autroil*, *Astroliabye*), *Mercurio* (*Merkury*), más las tres a las que, según las malas lenguas en Madrid, pusieron por nombre las tres virtudes de la amante del rey,¹⁷ *Viva*, *Ligera* y *Pronta*.

De esta operación solo se enteraron en Cádiz cuando aparecieron los buques (los “negros”, porque de ese color eran, y así se los conoció en adelante) en su bahía, al mando del contralmirante Muller. Tan rápido como llegaron, tan rápido los entregaron, tan rápido regresaron sus tripulaciones a San Petersburgo, sin ni siquiera acudir al baile que se había organizado en su honor, dejando los buques en Cádiz para su inspección sin la presencia de los oficiales rusos. Ni siquiera el ministro Figueroa supo nada de estos barcos hasta ese momento; ni los que debían revisarlos a su entrega, ni tampoco los oficiales que se destinaron a su mando, sino cuando llegaron los buques a Cádiz.

La revisión de las 11 embarcaciones no duró mucho: era evidente su ruina. Primero, venían sin repuestos, y eso que se adquirieron con la condición de entregarlos preparados para un “viaje de largo curso” de al menos seis meses, aunque la artillería sí parecía ser de buena calidad, siendo lo único aceptable de aquellos buques. Porque el *Velasco* ya venía medio podrido y hubo que meterlo en dique para revisarlo bien, resultando que lo mejor que se podía hacer con él era desguazarlo allí mismo:

los socios de Fernando, todas obscuras y fraudulentas, Manuel Saralegui y Medina, *Un negocio escandaloso en tiempos de Fernando VII* (Madrid: Jaime Ratés impresor, 1904).

16 Por María Isabel de Bragança, segunda esposa de Fernando VII, princesa portuguesa con quien se casó en 1816 a quien se la condujo a Madrid desde Brasil.

17 Pepita la Malagueña. Ver Wenceslao Ramírez de Villa-Urrutia, *Las mujeres de Fernando VII* (Madrid: Francisco Beltrán, 1925).

las maderas eran de pino del Báltico y no aguantaron la salinidad del Atlántico peninsular. E igual sucedió con el *España*, el *Numancia*, y el *Fernando VII*. Este último hizo una pequeña salida por el Mediterráneo, pero regresó inmediatamente a Cádiz porque venía hundiéndose. El *Alejandro I* salió también a navegar en pruebas, pero era muy lento, por lo que los otros buques que navegaran con él (y eso que no estaban en buen estado) debían ir a media vela, y además hacía mucha agua. En su primera salida oficial al Atlántico regresó también a Cádiz medio hundido. Todos fueron desbaratados y sus maderas vendidas.¹⁸

De las fragatas, solo tres pudieron navegar: La *María Isabel*, la *Viva* y la *Ligera*. Las otras tres ni siquiera salieron de Cádiz y fueron desguazadas. Con la venta de las maderas de todos estos buques, solo pudo recuperarse una mínima fracción de lo pagado por ellos. Al conocer semejante desaguizado, el ministro Vázquez Figueroa protestó enérgicamente, lo que le costó su cese fulminante y el destierro a Santiago de Compostela. Los oficiales Guruceta y Berenguer, que hicieron el informe de recepción de los buques rusos, manifestando su pésimo estado y lo desatinado de su adquisición, fueron expulsados de la marina por orden personal de Fernando VII, y borrados del escalafón. Los comandantes nombrados para el *Alejandro I* y el *Fernando VII*, rehusaron el mando alegando motivos de salud; también fueron expulsados del cuerpo. E incluso otro oficial que certificó que en ese estado no podía mandárselos a América, pues no podrían cruzar Hornos como se requeriría de ellos, fue igualmente expedientado y encerrado en un castillo.¹⁹ El mismo capitán general de Cádiz, Juan José Martínez, emitió otro contundente informe sobre que todos los buques debían ir al desarmadero, y que solo navegarían las fragatas *M^a Isabel*, *Viva* y *Ligera*.²⁰

18 En 1821 se autorizó el desguace final de los navíos que se hallaban desfondados en los caños de la Carraca y puestas a la venta sus maderas, «por su inutilidad al servicio de la Marina Militar. Y para ello se da conocimiento al público a fin de que las personas que les acomode tratar de sus respectivas compras, puedan pasar por el Arsenal de La Carraca». Ruiz García, *Las naves de las Cortes*, 212.

19 Manera Regueyra, «La Armada en el S. XIX», 57; Cervera Pery, *La marina española en la emancipación*, 172. Incluso llegaron a ser acusados *sotto voce*, por sus críticas a los buques rusos y frustrando su armamento, de ser partidarios de los independentistas americanos, contra quienes iban dirigidos estos “excelentes navíos”. Fernández Duro, *Armada española*, 138. Luego fueron amnistiados.

20 AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 3317, abril y mayo de 1820.

Aunque la operación de compra de los barcos rusos fue un escándalo, sin embargo, Fernando VII impuso la ley del silencio sobre el tema. Para contrarrestar esta campaña en contra del despilfarro ocasionado con la compra de los buques (que no obstante pesó mucho en la opinión pública, nótese que entre los reclamos de las tropas sublevadas en 1820 en Cádiz figuraban en primer lugar su negativa a embarcar en los “negros buques podridos”²¹) la *Gazeta de Madrid* del 21 y 27 de febrero de 1818, publicó –con el consabido triunfalismo oficial– que con los nuevos barcos rusos “se verá renacer el comercio por la seguridad que aportan, prosperar la agricultura e industria por la fácil salida de sus productos, crecer las rentas del Estado, restablecer el orden en los dominios de América, y los españoles de ambos hemisferios, todos unidos y todos hermanos, bendecirán al Soberano a cuya sabiduría y desvelos serán deudores de tantos beneficios”.²²

Se aplicó entonces el informe benévolo –aunque falso– para su difusión pública sobre las condiciones de los buques en activo o, como indica algún autor, la mentira piadosa: a fines de 1821 en el Estado General de la Armada se informaba que en Puerto Cabello había 4 corbetas, 3 bergantines y 3 goletas en perfectas condiciones. Pero el capitán Ángel Laborde, jefe del apostadero, preguntaba a Madrid que a quién se quería engañar con esos datos:²³ la corbeta *Descubierta* estaba en La Habana carenando, la *Bailén* estaba desarmada, y el bergantín *Águila* y las corbetas *Providencia* y *Felicidad* eran inexistentes, y sus fragatas hacían tanta agua que sacarlas a navegar era mandar a hundirlas sin remedio. Y, concluía, todo ello venía a ser del dominio público general entre los patriotas insurgentes, que controlaban el Caribe con sus buques corsarios.²⁴ Otra operación, esta vez hecha con más cabeza, fue la que se le encargó al ingeniero de origen

21 En 1819 se preparó otra expedición en Cádiz, esta vez con destino a Buenos Aires. Pero solo tres navíos estuvieron en condiciones de navegar. Y aunque los buques rusos ya habían sido desmantelados, quedaba su memoria, y la tropa se negó a embarcar al grito de “no subir a los Negros”, porque, afirmaban, estaban podridos y habrían de hundirse sin remisión en mitad del océano. Antonio Alcalá Galiano, “Apuntes para servir a la historia del origen y alzamiento del ejército destinado a Ultramar en 1º de enero de 1820”, en *Obras escogidas. Recuerdos y Memorias*, Biblioteca de Autores Españoles, nº 84, (Madrid: Ed. Atlas, 1955), 11.

22 Fontana, *La quiebra de la monarquía*, 218.

23 Cervera Pery, *La marina española en la emancipación*, 127.

24 Pérez Tenreiro, *Ángel Laborde y Navarro, capitán de navío*, 32.

francés Bouyón, a fin de comprar en Burdeos varias embarcaciones, de lo que resultó la adquisición en 1818 de la fragata *Aretusa*, de 40 cañones y seis bergantines de gran calidad.²⁵ De modo que estos fueron las altas en la Real Armada en estos quince años. Veamos ahora las bajas en estos mismos años.

Perdidos sin combatir

Si 32 buques causaron baja en el período, 22 de ellos (11 navíos y 11 fragatas) fueron declarados inútiles para el servicio y mandados desbaratar: los 5 navíos rusos (todos, la Carraca, en Cádiz, convertida en un enorme depósito de maderas del báltico); uno más de origen francés de la escuadra de Rosily capturado en Cádiz en 1808; y otros 5 por sus muchos años de servicio (dos con 50, uno con 40 y dos con 35 años en activo) pero mal mantenidos, deshechos en La Habana y Cartagena. Pero otros 10 buques fueron dados de baja en operación, como resultado de la guerra contra los patriotas americanos: 1815–1825.²⁶

NOMBRE	PORTE	ALTA	ASTILLERO	BAJA	LUGAR	CIRCUNSTANCIAS BAJA	AN/ SR
<i>S. Pedro Alcántara</i>	64	1788	La Habana	1815	I. Margarita	Explosión por accidente	28
<i>Atocha</i>	40	1788	La Habana	1816	La Habana	Ardió por accidente	28
<i>Ifigenia</i>	34	1793	Lorient	1818	Campeche	Encallada. Hundida	25
<i>María Isabel</i>	44	1818	Arkangel	1818	Talcahuano	Capturada por patriotas	1
<i>San Telmo</i>	74	1788	Ferrol	1819	Cabo Hornos	Naufragado por tormenta	31
<i>Esmeralda</i>	34	1791	Mahón	1810	El Callao	Capturada por patriotas	29
<i>Prueba</i>	40	1802	Ferrol	1822	Guayaquil	Entregada a los patriotas	20
<i>Venganza</i>	34	1793	Mahón	1822	Guayaquil	Entregada a los patriotas	29
<i>Ceres</i>	40	1791	La Habana	1824	Cost. Habana	Capturada patriota	33
<i>Asia</i>	74	1789	La Habana	1825	I. Marianas	Vendido a los patriotas	36

Datos del autor

25 Como se observa, la guerra naval de las independencias americanas se realizó por parte patriota y por parte realista, comprando buques a otras potencias.

26 En la tabla, con fondo oscuro los navíos, en fondo claro las fragatas. El porte se refiere al porte de artillería, número de cañones que embarcaba. AN/SR, años de servicio. Todos los datos sobre estos navíos y fragatas en las Tablas Generales 1, 2 y 3, en Marchena Fernández, *Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas*.

Cinco de ellos, la mitad, no causaron baja en combate: cuatro, dos navíos y dos fragatas, naufragaron,²⁷ y un quinto, el navío *Asia*, fue vendido al enemigo por su tripulación. Veamos las circunstancias de estas bajas. Comencemos por los navíos.

El *San Pedro de Alcántara* era un navío de 64 cañones (por tanto, un buque de los menos potentes con que había contado la Armada, pero dado el estado a que ésta había quedado reducida, cobraba ahora una gran importancia) construido en La Habana en 1788, contando por tanto 28 años de servicios. A fines de 1814 fue aprestado como buque insignia de la expedición del general Pablo Morillo, enviada a la “pacificación” de Venezuela y Nueva Granada, en poder de los patriotas. La escuadra que la transportaba y apoyaba, formada por este navío, dos fragatas, la *Diana* y la *Ifigenia*, y una nube de mercantes, iba al mando del brigadier de la Armada Pascual Enrile.²⁸

Apenas llegó el navío con la expedición a la isla Margarita, ancorando cerca de la isla de Coche y sin desembarcar la infantería ni el tren de artillería de sitio que llevaba, ni siquiera los caudales destinados al pago de las tropas, según narra el mismo general Morillo en sus *Memorias*²⁹ por la incompetencia de “dos marineros ebrios” el navío ardió, y finalmente, alcanzando el fuego la santabárbara, saltó por los aires y se hundió. Un testigo, el capitán Rafael Sevilla, ofrece en sus *Memorias* una descripción bien detallada del accidente, cuando el buque estalló en “un relámpago

27 Junto a estos cuatro naufragios que ahora se explicarán, debe reseñarse el del buque *El Salvador o Triunfo*, que, aunque mercante, transportaba tropas a Montevideo. Fue un siniestro que provocó un número muy importante de víctimas, y que afectó a los envíos de tropas a América en cuanto caló en la opinión pública española lo inseguro que eran estos transportes. *El Salvador* llevaba a Montevideo a una parte del Regimiento de la Albuera, con más de 600 soldados y oficiales, con todo su equipo, y salió de Cádiz el 23 de abril de 1812. En agosto llegó al Río de la Plata, fondeando en la bahía de Maldonado, cerca de la Punta del Este, pero un fuerte viento lo soltó de amarras y lo volcó, falleciendo ahogados más de 500 soldados. Alejandro Nelson Bertocchi Morán, «Agosto de 1812: el naufragio del navío San Salvador en la bahía de Maldonado», *Revista de Historia Naval*, n° 69 (2000). El pecio ha sido encontrado y se trabaja en su estudio. Documentos sobre el apresto del buque, embarque de la tropa y salida para Montevideo en AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 45 y 347.

28 Gonzalo M. Quintero Saravia, «Pascual Enrile, Jefe de la Escuadra de la Expedición de Pacificación a Costa Firme (1815–1817)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 65, (2012).

29 Pablo Morillo, *Memorias del General Morillo* (París: P. Dufart, 1826), 23.

inmenso, indescriptible (...) como el cráter de un volcán a las nubes (...) luego un ruido espantoso, prolongado, inaudito (...) la mar tembló, las aguas se arremolinaron (...) y alrededor del punto en que había estado el navío no se veía agua, sino humo negro”.³⁰

Lo ocurrido se debió a que unos marineros destaparon un barril de aguardiente que llevaba el buque en sus bodegas, regándose mucho de su contenido, el que atravesando las tablas se extendió por varias cubiertas abajo. Al acercar una luz para ver lo que había sucedido, se inflamó todo el líquido y enseguida varias cubiertas salieron ardiendo a la vez. En palabras del propio Morillo, “sea por temor de sufrir un justo castigo o porque creyesen que encerrando el líquido inflamado podían detener el incendio, lo cierto es que ocultaron el hecho a sus compañeros. La llama tomó grandes proporciones y no tardó en comunicarse a cuarenta pipas depositadas en el mismo almacén. Cuando se conoció cuanto pasaba, ya era demasiado tarde para atajar el mal”.³¹ Todo el mundo se precipitó a las embarcaciones cercanas huyendo del fuego, quedando a bordo muy pocos oficiales y algunos marineros. Cuando uno de ellos, el teniente de navío Fernando Lizarza, supo que los mandos habían abandonado el buque, decidió sumergir el casco para evitar su voladura, sabiendo la cantidad de pólvora que llevaban almacenada, la suficiente como para sostener toda una campaña. Le pidieron a una cañonera cercana que disparara contra el *San Pedro* a flor de agua, pero no reconocieron la orden o directamente no quisieron atenderla, alejándose cuanto pudieron del buque en llamas. Desde adentro, dispararon un cañón contra la bodega, procurando abrir una vía de agua, pero para entonces el fuego había alcanzado al velamen y la arboladura, y todo el buque era ya una gran pavesa. Entonces estalló. Murieron más de 50 hombres entre quemados y ahogados.³² Desde un buque vecino, viéndolo todo, el capitán Rafael Sevilla oyó que preguntaban a su lado: “¿Qué es esa nube? preguntó un

30 Rafael Sevilla, *Memorias de un militar. La Guerra de América* (París: Casa editorial Franco-Ibero-Americana, 1925), 43.

31 Morillo, *Memorias del General Morillo*, 25.

32 Juan Marchena Fernández, «¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas? Los liberales españoles ante la “reconquista” de América durante el primer absolutismo de Fernando VII. 1814–1820», Juan Marchena Fernández y Manuel Chust, eds., *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias* (Castellón: Iberoamérica, Universidad Jaume I, 2008), 114.

capitán. La nube que se nos venía encima eran cañones, fusiles, balas, palos, cadáveres y mil otros cuerpos pesados que nos aplastarían si caían sobre nosotros. Y era así: según se iba abriendo la nube, caían de ella cuerpos negros que se sumergían con grande estrépito en el agua: nuestra fragata tuvo la suerte de que ninguno de aquellos fragmentos cayese a su bordo, pero sí muy cerca (...) Del navío no se veía más que el bauprés fuera del agua”.³³ El capitán que mandaba el *San Pedro de Alcántara*, Francisco Javier de Salazar, quedó exculpado en el consejo de guerra que se realizó en San Fernando (Cádiz) en 1819, en el que no se hizo mención de los oficiales que aguantaron a bordo hasta el final.³⁴ Con él se hundió el tren de artillería de sitio y los casi 100.000 pesos de plata mexicana que llevaba para pagar los sueldos de la expedición. Pesos que algunos pudieron ser recuperados, en ese momento y aún casi en nuestros días.³⁵

La poderosa fragata *Atocha* de 40 cañones, que se hallaba en muy buen estado a pesar de sus 28 años de servicio, ardió también por accidente en el puerto de La Habana al año siguiente, en 1816, cuando estaba siendo aprestada para salir de patrulla contra el corso insurgente. Mientras se la calafateaba en el Arsenal, se prendió el betún y ardió la cubierta. Como muchos de su dotación estaban descalzos, solo pudieron tirarse al agua desde el puente y por las portas. Acudieron lanchas a salvarla, pero las llamas se extendieron por todo el buque. Se quemó el cable que la amarraba a tierra, y la fragata, arrastrada por el viento y ardiendo como una antorcha, transformada en un brulote, fue arrimándose al fondeadero del comercio, amenazando con prender fuego a todos los mercantes allí anclados, haciendo cundir el pánico en éstos y en los muelles, huyendo la gente abandonando los buques, hasta que un marinero consiguió enlazar una cadena por la proa de la fragata, de la que jalaron todos los botes del puerto, llevándola a la ensenada de Regla donde continuó ardiendo

33 Sevilla, *Memorias de un militar*, 44.

34 Expediente abierto a los tripulantes del navío *San Pedro de Alcántara*. Corre desde el 25 de mayo de 1817 al 8 de abril de 1819, AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 1819, I, Buques.

35 En el Museo Naval de Madrid se exhiben unos pesos acuñados en México procedentes del precio del *San Pedro*.

hasta que se consumió por completo y se hundió, dando lugar al bajo que aún hoy lleva su nombre.³⁶

La fragata *Ifigenia*, se hundió en un bajo en Campeche, que también lleva su nombre, como si fuera destino de estas fragatas ir poniendo nombre a accidentes costeros tras sus naufragios. Había estado a las órdenes de Pascual Enrile en la campaña de Morillo desde 1815,³⁷ y ahora, en 1818, regresaba desde Veracruz (donde se le habían realizado algunos reparos) hacia La Habana, a fin de continuar viaje a Cádiz con dos millones de pesos del tesoro real. Cerca de la costa de Yucatán comenzó a hacer agua porque se rompieron los baos de proa que sostenían la cubierta, aflojándose las cuadernas, estando la madera podrida y la pernería completamente oxidada por falta de mantenimiento, deshaciéndose las ligazones. Pasaron varios calabotes para apretar el casco, pero éstos se soltaban una y otra vez entrando más y más agua. Su capitán, Alejo Gutiérrez de Ruvalcaba, decidió arribar a Campeche, pero estando ya muy cerca de este puerto la fragata comenzó a desbaratarse. Bajaron en lanchas la plata, la artillería y lo que pudo salvarse, mientras la *Ifigenia* se hundía en el bajo que todavía sigue llamándose así.³⁸

La cuarta baja en operación por naufragio, pero sin entrar tampoco en combate, fue la del navío *San Telmo*, un año más tarde, en 1819. Veterano, con 31 años de servicios, este navío de 74 cañones se hallaba en mal estado por el mucho tiempo que estuvo fondeado en Cádiz sin navegar; y aunque fue reparado en La Carraca (pues era de los pocos buques que se hallaban en alguna disposición de echarse mar adentro) no se abrigaban muchas esperanzas de que pudiese navegar con eficacia y seguridad, y especialmente doblar Hornos. Con 644 embarcados, se puso al mando forzoso del brigadier Rosendo Porlier, comandando la llamada División de la Mar del Sur, destinada a llevar tropas al Perú y defender el Pacífico

36 Cesáreo Fernández Duro, *Naufragios de la Armada española* (Sevilla: Renacimiento, 2009), 243.

37 Un año antes, en 1814, ya había estado a punto de hundirse en la Coruña, tanto que la gente de la ciudad, viéndola en tan mal estado intentando arribar al puerto, salió en procesión con cirios y cruces a pedir por los tripulantes, pero su capitán Gutiérrez de Ruvalcaba consiguió entrarla.

38 Fernández Duro, *Naufragios de la Armada española*, 246.

de insurrectos.³⁹ Navegaría en conserva con el navío *Alejandro I* (uno de los buques rusos que, como se indicó, se volvió en mitad del Atlántico por hacer mucha agua al abrirsele el casco), la fragata *Prueba* y el mercante *Primorosa Mariana*.⁴⁰ Porlier, un oficial experimentado,⁴¹ no las llevaba todas consigo, conociendo el estado del buque: al despedirse en Cádiz de su íntimo amigo, el capitán de fragata Francisco Espelius, al parecer le dijo, “Adiós, Frasquito, probablemente hasta la eternidad”.⁴²

La expedición zarpó en mayo de 1819,⁴³ hizo escala en Río de Janeiro y Montevideo, alcanzando la Isla de los Estados y el estrecho de Le Maire en septiembre, comenzando la primavera austral, aunque los fortísimos vientos que encontró le obligaron a derivar hacia el sur, en busca de condiciones más favorables. Pero el empeoramiento del tiempo hizo que los buques se separaran. El *San Telmo* fue visto por última vez desde el *Mariana*, en mitad del temporal, alejándose hacia el sur con graves averías en el timón y en los palos. El *Mariana* consiguió llegar al Callao en octubre, aunque muy malparado, y la fragata *Prueba* arribó a Guayaquil, también casi sin palos y con la tripulación muy mermada y enferma.⁴⁴ En las siguientes semanas esperaron en el Callao ver aparecer al *San Telmo*, especialmente el virrey, maestre de campo Joaquín de la Pezuela, que aguardaba aquellas tropas con especial interés para reiniciar la ofensiva contra los patriotas, esperanzado en que el navío hubiese podido recalar

39 Nombramiento de Porlier y remisión de los buques al Perú, en AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 3171.

40 Manera Regueyra, «La Armada en el S. XIX», 58. La *Prueba* había realizado numerosas misiones en el Caribe desde comienzos de la guerra, especialmente entre 1814 y 1817, llevando tropas y persiguiendo la acción de los corsarios. AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 227, 1286, 1306, 1307, 1508, 1826, 1648 y 1662.

41 Había nacido en Lima y ahora regresaba a su tierra natal para hacerse cargo del mando de la Armada en el Pacífico. Estuvo muchos años a las órdenes de Federico Gravina, en Brest, en el ataque a Forte Diamante en el Caribe, en la batalla de Finisterre, en Trafalgar en el *Príncipe de Asturias*, y en el asalto a la flota de Rosily. A. de Porlier y Jarava, «Bicentenario del brigadier de la Real Armada D. Rosendo Porlier», *Revista General de marina*, n° 3–16 (1971).

42 Fernández Duro, *Naufrajos de la Armada española*, 253.

43 AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente n° 3129. Salida de los buques desde Cádiz el 18 de mayo del 1819.

44 AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 3968, 3985, 3986, 3987 y 3988. Hasta ese puerto se enviaron desde el Callao las fragatas *Venganza* y *Esmeralda* a fin de auxiliarla y asegurar su llegada al Perú.

en Chiloé o Valdivia o Talcahuano. Pero allí tampoco sabían nada de él. Así escribía Pezuela en su *Memoria* diaria: “30 de septiembre de 1819. Espero de un día a otro los dos navíos y una fragata de guerra que salieron de Cádiz a fines de mayo, en cuyo caso ellos perseguirán a los enemigos, que es el mejor modo de asegurar la costa hasta Guayaquil”.⁴⁵ Todo el mes de octubre estuvo esperando al San Telmo: “(...) se divisó como en distancia de siete leguas un bulto grande que se cree pueda ser el navío San Telmo”.⁴⁶ Poco después, cuando al fin llegó el mercante *Mariana*, supo el virrey de las dificultades del buque de guerra en el cabo de Hornos, al que habían visto por última vez sin la verga mayor y sin timón.⁴⁷ El 21 de octubre Pezuela se desesperó: “El comandante de este buque aseguran es uno de los oficiales acreditados de la marina (...) ¿Pues a qué atribuyo el que llegue un buque mercante sin obstáculo ni avería y no los de guerra? Que lo diga otro porque yo no lo entiendo”.⁴⁸

El informe del ministerio de Marina el 6 de mayo de 1822 no pudo ser más lacónico sobre la pérdida del San Telmo: “En consideración al mucho tiempo y a las pocas esperanzas de que se hubiera salvado este buque, cuyo paradero se ignora, resolvió el rey (...) fuera dado de baja el referido navío y sus individuos”.⁴⁹ Algunos marinos británicos que navegaron las islas Shetland del Sur los años 1821 y 1822 dijeron haber hallado los restos destrozados de un gran barco de guerra en la costa antártica, y en torno a él numerosos huesos de focas, por lo que calcularon que pudieron ser las últimas huellas del *San Telmo* y de sus tripulantes, que quizás lograron sobrevivir algunas semanas alimentándose de la fauna austral. Luego el buque, su desaparición y localización, entró en el mundo de las leyendas y, últimamente, constituye materia de la investigación científica polar.⁵⁰

45 Pezuela, *Memoria de Gobierno, 1816–1821*, 533.

46 Pezuela, *Memoria de Gobierno, 1816–1821*, 540.

47 Informes del *Mariana* y de la fragata *Prueba*, sobre el lugar y circunstancias del último avistamiento del *San Telmo*, en AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 3968 y 3969.

48 Pezuela, *Memoria de Gobierno*, 548.

49 Marchena Fernández, «¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas?» Disposiciones sobre la baja del navío y de su tripulación en AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 3223, 3347, 3461, 3499 y 3502. Agosto y diciembre de 1821 y mayo de 1822.

50 Poco tiempo después de la desaparición del *San Telmo*, el capitán inglés William Smith, al mando de un buque foquero que navegaba la región, encontró al parecer restos de un navío en la costa norte de la actual Isla de Livingston, que pudieron ser del buque perdido;

La quinta baja, la del navío *Asia* en 1825, nada menos que en las islas Marianas, fue la más exquisita de todas, y un ejemplo de las cosas que podían suceder en el seno de la Real Armada en plena guerra. Era uno de sus navíos más importantes de los que aún podían disponer: otros 74 cañones que, aunque veterano (36 años de servicios) se hallaba en buen estado todavía, señal de la calidad de su construcción, capaz de cruzar

datos que su segundo, Robert Fildes, corroboró con detalle a otro marino inglés, James Weddell, quien anotó en su diario que “varias piezas de un naufragio fueron halladas en las islas del Oeste, en apariencia pertenecientes a un buque de 76 cañones, probablemente los restos de un buque de guerra español perdido cuando hacía el pasaje hacia Lima”. James Weddell, *A Voyage Towards the South Pole, Performed in the Years 1822–1824: Containing an Examination of the Antarctic Sea... and a Visit to Tierra Del Fuego with a Particular Account of the Inhabitants*, Longman, Rees, Orme, Brown and Green, Londres, 1827. La leyenda del barco perdido avanzó en el tiempo, mezclándose con la fama, ya casi demoníaca, de los “negros”, entre los cuales se hizo figurar al *San Telmo*, que no lo era, con fantásticas apariciones que corrieron por Cádiz en cuentos de marineros. Y en 1934, en un libro de relatos (*Siluetas románticas, y otras historias de pillos y de extravagantes* (Madrid: Espasa Calpe, 1934) Pio Baroja escribió “El final del navío San Telmo”, que a su vez dice que tomó de otro relato de Antonio de San Martín, autor de diversos folletines, uno de ellos llamado “Viaje a la Eternidad” (publicado en *Glorias de la Marina Española. Episodios históricos referidos por D...* Imprenta de Simón y Osler, Madrid, 1883) en el cual se afirma que poco después de la desaparición del navío, un buque italiano, el *Volturno*, navegando entre el Callao y Europa, divisó un gran iceberg en el que se hallaba empotrado, por la proa, un gran buque negro, y en cuya popa aún podía leerse su nombre, *San Telmo*, que era arrastrado cada vez más al Sur por las corrientes. Al subir a bordo el capitán del *Volturno* y un pasajero español llamado Andrés de Arévalo, solo encontraron en el puente al condestable, Matías Álvarez, muerto, helado, envuelto en un capote, y en la cámara, en un diván, el cuerpo rígido, congelado, del comandante Porlier y su perro, también momificado. En los años 1990 y en adelante, una serie de investigaciones arqueológicas promovidas por el CSIC, la Universidad de Zaragoza, la Armada española con el buque oceanográfico *Hespérides*, y otras instituciones navales chilenas y uruguayas, han procurado avanzar en la historia antártica del navío y su naufragio. De resultados de las mismas, aunque no hay certezas absolutas del lugar del hundimiento aunque sí bastantes indicios razonables, puede concluirse que algunos marineros sobrevivieron durante algún tiempo al naufragio en lo que hoy es Punta Shirreff, en la isla Livingston, en las llamadas islas de San Telmo, construyendo refugios con los restos del buque, cazando animales polares y cavando pequeñas cuevas, falleciendo luego por no recibir ayuda alguna, ya que nadie acudió al rescate del buque perdido ni desde España ni desde Chile o el Perú. Juan José Mazzeo, «El viaje del navío San Telmo y sus posibles restos en Base Artigas», ponencia presentada al *II Encuentro de Historia Antártica Iberoamericana*, Lima, 1994; Sobre el buque, Luis Mollá Ayuso, «El navío San Telmo», *Revista General de Marina*, (2002); M. Aragón, «La última singladura del navío San Telmo», *Revista Española de Defensa*, (1990).

dos océanos cuatro veces seguidas como hizo en 1824–1826; además se hallaba al mando de un experimentado oficial, Roque Guruceta.⁵¹

Durante la guerra peninsular fue uno de los pocos buques que estuvo en continuo movimiento: fue enviado en 1810 a Veracruz con tropas y azogues, con órdenes, a su regreso, de recoger caudales, como se indicó, y al año siguiente fue reparado en Portsmouth, donde había llevado prisioneros franceses; después regresó al puerto mexicano llevando al Regimiento de América. En 1814 fue remitido al Callao con el Regimiento de Talavera.⁵² En 1819, 1820 y 1821 lo enviaron de nuevo a Veracruz con más tropas,⁵³ regresando a Cádiz, donde se le dispuso para formar parte de un nuevo envío de tropas al Pacífico.⁵⁴

En enero de 1824 salió de Cádiz con destino a Lima, junto con el bergantín *Aquiles*, llevando infantería y pertrechos, en la que sería la última expedición española al Perú, intentando, en un gesto inútil, retrasar el fin de la guerra en aquel virreinato.⁵⁵ En abril llegaron a Chiloé, donde invernarón y tomaron noticias sobre el estado de las cosas en la capital peruana. Allí supieron que la fortaleza del Real Felipe del Callao se hallaba en poder de los realistas, al mando del brigadier José Ramón Rodil, resistiendo varios meses de sitio por tierra.⁵⁶ Guruceta arribó al puerto peruano en septiembre, fondeando al abrigo de los cañones del fuerte. En octubre se enfrentó a los buques insurgentes que sitiaban el puerto, entre ellos la fragata *Protector*, la antigua *Prueba*, que había sido

51 Había nacido en Cádiz de familia de comerciantes guipuzcoanos. Ingresó joven en la Escuela de Guardiamarinas. Fue uno de los oficiales encargados de realizar el informe de recepción de los buques rusos a su llegada a Cádiz, resultando del mismo su expulsión de la Armada por orden directa de Fernando VII, aunque fue readmitido al año siguiente y embarcado en *el Asia*. Francisco de Paula Pavía y Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina...* Cit.

52 Ruiz García, *Las naves de las Cortes. 1808–1812*, 202. Estas remisiones pueden estudiarse en la documentación de la Junta de Reemplazos, 1814, Servicio Histórico Militar, Madrid, sección Ultramar, Expediente 1625.

53 Documentación sobre estas remisiones en AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 4121, 4123, 4173, 4192, 3034, 3026, 3051, 3253, 3124 y 3142.

54 Aprestos del navío en AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 3419.

55 Sobre las tribulaciones del *Asia* en este su último viaje, Fernández Duro, *Armada española*, 312, 328.

56 José Ramón Rodil, *Memoria del sitio del Callao*, ed. Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena (Sevilla: EEHA, 1955).

capturada por los patriotas dos años antes. Tras un severo intercambio de cañonazos, las naves sitiadoras abandonaron el bloqueo.

Entre octubre y noviembre de 1824, el *Asia*, el *Aquiles* y el bergantín *Constante*, que se les unió en aquel puerto, realizaron varias patrullas por el Pacífico sur, llevando auxilios a Chiloé, seguros, con la presencia del poderoso navío, de que las naves patriotas no se atreverían a asaltarlos.⁵⁷ En diciembre de 1824, en una escala en el puerto de Quilca, supo Guruceta de la capitulación de Ayacucho, por la cual el virrey La Serna había entregado a los patriotas todas las fuerzas españolas existentes en el Perú, lo que debía incluir los buques de la Real Armada. Para evitar rendir sus naves, Guruceta decidió partir hacia Filipinas, abandonando las costas peruanas en enero de 1825, llevando consigo al *Aquiles*, al *Constante* y a la corbeta mercante *Clarigton*, ante las protestas de Rodil, que quedó desamparado en el Callao, así como de los realistas de Chiloé, que aún se hallaban resistiendo los ataques de los patriotas.⁵⁸

Todos quedaron aislados, como en un epílogo dramático de lo irreversible de la guerra, pero al parecer Guruceta entendió que debía salvar sus buques. En el *Asia* partieron también algunos oficiales que habían estado en el Perú durante la guerra, entre ellos el brigadier Andrés García Camba, quien dejaría en sus *Memorias* un buen testimonio sobre lo sucedido en esta navegación.⁵⁹

Como narra García Camba, Guruceta llegó con sus buques a la isla de Guaján (Guam), capital del archipiélago de las Marianas en marzo de 1825, con poca agua y casi sin alimentos.⁶⁰ En la bahía de Umatac, y por un motivo accidental, la tripulación del *Asia* se amotinó exigiendo los

57 Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746– 1824* (México: UNAM – Instituto de Investigaciones Históricas, 2015).

58 Ver Christian Anthony Rodríguez Aldana, «Las últimas banderas. Rodil, el Callao y las últimas batallas por la Independencia del Perú. 1824–1826» (Tesis de Maestría, Escuela de Historia, Universidad Nacional de San Marcos – Lima, 2016). Ver también, del mismo autor, «Materiales para el estudio de la resistencia del Callao (1824–1826)», *Documento de Historia Militar*, n° 4, (2013).

59 Andrés García Camba, *Memoria para la Historia de las armas españolas en el Perú*, vol. II (Madrid: Establecimiento Tipográfico de Benito Hortelano, 1846), 301 y ss.

60 Los diarios de navegación del *Aquiles*, remitidos por diversas vías, en AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 4001, 3096, 3283.

sueldos atrasados (pensando que en Manila no les pagarían) y pidiendo que fuesen castigados algunos guardiamarinas de trato muy violento. En un movimiento de algunos oficiales contra los alzados, entre ellos el mismo Guruceta, los marineros, liderados por los que se citan en la documentación como “el fraile”, “el tío Mena” o el “nostromo Pepe”, empujaron e hirieron en la cabeza y en una pierna al capitán, y pensando que ya no tendrían perdón por lo que habían hecho, decidieron seguir adelante con su sublevación hasta las últimas consecuencias, bajando a los oficiales a tierra.⁶¹ En el *Constante* sucedió la misma novedad, extendiéndose la sublevación, e igual en el *Aquiles*, solo que en este bergantín fueron unos marineros chilenos, al mando de su oficial Pedro Angulo Novoa, embarcados en el Perú a la fuerza como prisioneros, los que se hicieron con el buque, levantaron la bandera chilena, abandonaron Guam y se dirigieron a Valparaíso, donde hicieron entrega del buque a su gobierno.⁶² Por su parte, en el *Asia* y el *Constante*, decidieron, con un piloto que quedó del lado de los sublevados, poner rumbo de regreso a las costas americanas. Mientras unos balleneros norteamericanos recogieron a los oficiales españoles y los llevaron a Manila, tras el pago de un sustancioso estipendio,⁶³ el *Asia* y el *Constante* llegaron a la costa de California, al puerto mexicano de Monterrey, y desde allí descendieron hasta Acapulco. En mayo de 1825 la tripulación capituló recibir los sueldos atrasados y quedar todos en libertad para regresar a sus casas, muchos de ellos en España (los que no quisieran quedar en México), entregando el navío y el bergantín a las autoridades mexicanas.⁶⁴

61 Causa sobre la sublevación en AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 3238. Sobre la calidad de la marinería, en un expediente del AGMAB (Expediciones a Indias, Expediente 3219) puede leerse sobre el *Asia*: “Corta y pésima dotación que tiene, toda de hombres débiles y desnudos, careciendo de hombres de mar”, y en el Expediente 3358, se avisa que lleva un número importante de desertores amnistiados a cambio de enrolarse.

62 Gaspar Pérez Turrado, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1997).

63 Sobre el regreso de los oficiales y la tripulación desde Filipinas, AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 4023.

64 A algunos de estos marineros no les acompañó la suerte. Una vez cobradas sus pagas, y aceptando ser repatriados a sus casas, embarcaron en Veracruz en el bergantín corsario mexicano *Guerrero*, que tuvo un mal encuentro en 1828 con un buque español de Ángel Laborde cerca de Mariel, en la isla de Cuba, siendo capturados. Al comprobarse que eran algunos de los que habían entregado al *Asia* y al *Constante* tras sublevarse en las Marianas, les cayó el mundo encima, siendo encadenados y llevados a La Habana para ser sumariamente juzgados. Desconozco qué sucedió con ellos después. La documentación

El *Constante* se hundió por accidente en la bocana del puerto de San Blas en 1832, pero el *Asia* realizó todavía importantes singladuras: renombrado *Congreso Mexicano*, fue destinado a atacar al castillo de San Juan de Ulúa, en Veracruz, que aún resistía el ataque de los patriotas. Pero para eso había que llevarlo hasta allí, bordeando todo el continente. El navío fue puesto al mando del capitán José María Tosta, aprestándose para ser conducido hasta el Golfo de México cruzando Hornos. En una escala en Valparaíso, quedó sin medios de todo tipo y con la tripulación mexicana muy descontenta por la falta de pagas. El cónsul de México en aquel puerto hubo de conseguir un préstamo, dejando en tierra a buena parte de sus oficiales que no quisieron proseguir.

Tosta contrató a varias decenas de marinos extranjeros, saliendo hacia el sur en agosto de 1826. Pudo doblar Hornos, enrumbar hacia el norte costearo América del Sur y llegar a la isla Margarita, alcanzando, imponente en su tamaño y valor marino, el puerto de Veracruz en marzo de 1827, aunque para entonces el fuerte de San Juan de Ulúa llevaba año y medio rendido. En 1828, el *Congreso Mexicano* fue utilizado como cuartel, después como pontón y posteriormente como prisión. En 1832, haciendo mucha agua, fue remolcado hacia el bajo del Pastelillo, cerca de Ulúa, donde fue hundiéndose lentamente con la dignidad propia de los viejos veleros.⁶⁵

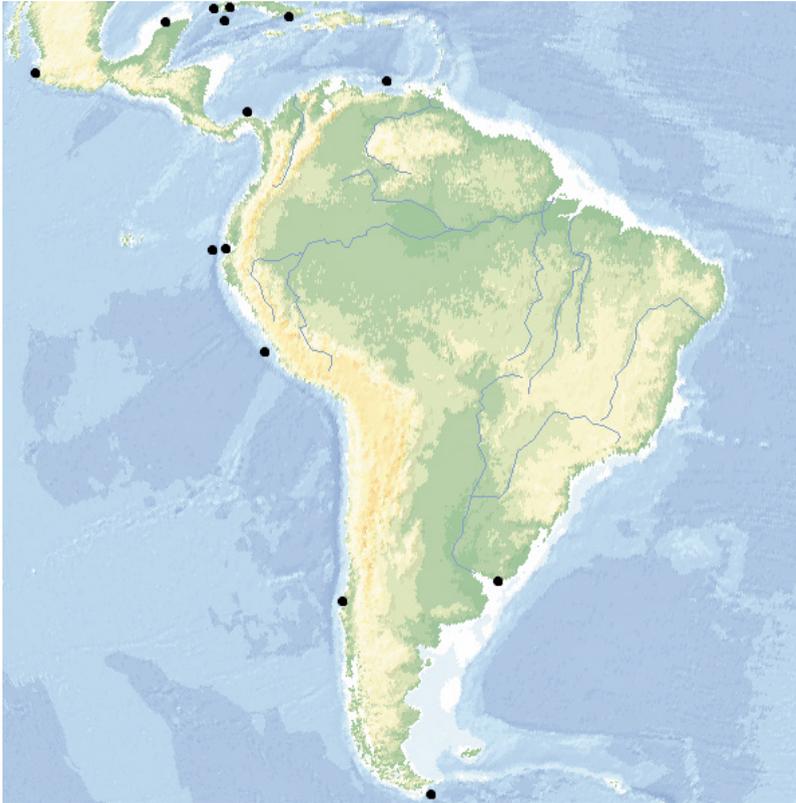
El presidente mexicano, general Guadalupe Victoria, en su discurso durante la sesión de apertura del Congreso Nacional el 1 de enero de 1826, pronunció las siguientes palabras sobre estos hechos:

La escuadra española del Pacífico, que entretenía las esperanzas del Gobierno de Madrid, aun después de la campaña de Ayacucho, capituló a 10 de Mayo en Monterrey de las Californias, aumentándose nuestra marina con el navío *Asia*, hoy *Congreso Mexicano*, y el bergantín de guerra llamado *Constante*. Es incalculable el valor de este hecho en lo político, y supone en lo

sobre el apresamiento del *Guerrero* y de estos prisioneros, en AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes 3845 y 3846.

65 Sobre el *Asia* en Veracruz, enero de 1828, AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 3844. Juan de Dios Bonilla, *Historia Marítima de México* (México: Ed. Litorales, 1962). Interesantes detalles en William Davis Robinson, *Memorias de la revolución mexicana: incluyen un relato de la expedición del general Xavier Mina* (México: UNAM, 2003).

moral consideraciones altamente honoríficas a México, que fue elegida entre todos los Estados que dan frente al grande Océano para recibir los últimos despojos del moribundo poder español en los mares de América. Empeñada la generosidad de la República para con los desgraciados que adoptaron una nueva y mejorada Patria, les ha pagado sus alcances del gobierno español, que falta a todos sus empeños cuando demanda sacrificios⁶⁶.



Mapa 1. Localización de las pérdidas de buques de la Real Armada. 1810–1825.

Fragatas en combate

A diferencia de los navíos, las fragatas en cambio sí se vieron involucradas directamente en el conflicto, participando activamente en varios combates navales, con regulares resultados. Fueron 15 en total.

66 José A. Castellón, ed., *Informes y manifiestos de los Poderes Ejecutivo y Legislativo de 1821 a 1904*, Tomo I (México: Imprenta del Gobierno Federal, 1905), 51–56.

NOMBRE	PORTE	ALTA	ASTILLERO	ACCIONES DE GUERRA EN AMÉRICA
<i>Flora</i>	40	1795	Ferrol	En 1810 fue enviada a Montevideo. Participó en el bloqueo de Buenos Aires. Se hallaba en muy mal estado, siendo desguazada por inútil en ese puerto en 1813.
<i>Proserpina</i>	34	1797	Mahón	En 1810 fue enviada a Montevideo, participando en el bloqueo de Buenos Aires. En muy mal estado regresó a Cádiz, siendo declarada inútil y desguazada en 1822.
<i>Cornelia</i>	40	1808	Capturada Rosily	En 1812 fue enviada a Venezuela con tropas. Actuó contra los corsarios patriotas. Regresó a Cádiz en 1812. En 1815 fue desguazada en Cádiz por inútil.
<i>Diana</i>	34	1792	Mahón	En 1813 pasó a Venezuela. Regresó a Cádiz. Volvió a Venezuela con Morillo en 1815, siendo el segundo buque de mando tras el <i>San Pedro de Alcántara</i> y el primero tras su explosión. Actuó en las campañas contra el corso y en el sitio de Cartagena. Regresó a Cádiz en 1818 con el jefe de escuadra Pascual Enrile. En 1819 fue enviada al Pacífico escoltando tropas, regresando enseguida. En 1824 fue enviada al Caribe a las órdenes de Ángel Laborde, quedando en la Habana hasta su regreso a Cádiz en 1831. ⁶⁷
<i>Venganza</i>	34	1793	Mahón	En 1813 pasó a Venezuela. Regresó a Cádiz, siendo enviada al Perú en 1815, volviendo a Cádiz. Remitida al Perú de nuevo en 1816 llevando tropas. Fue entregada a los patriotas en Guayaquil en 1822 y renombrada <i>Guayas</i> . Se incendió fortuitamente en el Callao en 1824.

67 Acabó siendo desguazada en Cartagena en 1833 por hallarse inútil para el servicio.

<i>Prueba</i>	40	1802	Ferrol	En 1814 y hasta 1817 estuvo en el Caribe realizando diversas misiones, llevando tropas y apoyando la lucha contra los corsarios patriotas. En 1819 fue enviada al Perú con el navío <i>San Telmo</i> . Fue entregada a los patriotas en Guayaquil en 1822 y renombrada <i>Protector</i> . Luego fue renombrada <i>Presidente</i> . Con motivo de la guerra de Perú contra la Gran Colombia, ardió y se hundió en Guayaquil en combate en 1929.
<i>Sabina</i>	40	1781	Ferrol	En 1816 fue enviada con tropas a Veracruz. Regresó a Cádiz. En 1818 pasó a La Habana. En 1822 se la envió a Venezuela con Laborde. En 1825 estaba en La Habana a las órdenes de Laborde, en mal estado. Pasó en 1825 a Veracruz, a socorrer San Juan de Ulúa, pero regresó muy maltratada tras una tormenta. ⁶⁸
<i>Esmeralda</i>	34	1791	Mahón	En 1817 pasó al Perú escoltando tropas. Capturada por los patriotas al mando de Cochrane en el Callao en 1820, fue renombrada <i>Valdivia</i> . Dado su mal estado, fue varada en 1825 a propósito en el puerto de Valparaíso (muelle de la Aduana) para que sirviera de pantalán. ⁶⁹
<i>Ceres</i>	40	1791	La Habana	En 1818 pasó a La Habana. En 1822 se la envió a Venezuela con Laborde, regresando a La Habana. Fue capturada por los corsarios patriotas colombianos ante el puerto habanero en 1824. Traspasada a la armada venezolana en 1830, fue dada de baja en 1832 y vendida como inútil.

68 Fue desguazada en La Habana en 1828 por hallarse inútil para el servicio.

69 Allí quedó, y se aprovechó su casco para servir de muelle; y allí siguen sus maderas, como relictos arqueológicos bajo la plaza Rafael Sotomayor de Valparaíso. Alejandra Didier y Alex Riveros, «Arqueología histórica en la plaza Sotomayor de Valparaíso: el primer muelle del puerto principal», *Revista de Antropología Chilena*, Volumen Especial (2004). Pueden verse los restos de la fragata en el Museo de Sitio de la Plaza Sotomayor.

<i>María Isabel</i>	40	1818	San Petersburgo	En 1818 fue enviada al Pacífico escoltando un convoy de 10 transportes. Fue capturada en Talcahuano por los patriotas y renombrada <i>O'Higgins</i> . Fue vendida a Argentina en 1827 con motivo de la guerra con Brasil, pero no llegó a Buenos Aires, desapareciendo en 1827 al cruzar el Cabo de Hornos.
<i>Aretusa</i>	40	1818	Compra a Francia	En 1820 pasó al Caribe con Laborde. En 1821 estaba en La Habana en muy mal estado. Pasó a Veracruz en 1825, a socorrer San Juan de Ulúa, debiendo regresar a Cuba tras una tormenta. Quedó en el puerto habanero. ⁷⁰
<i>Astrea</i>	34	1756	Cartagena	En 1820 pasó a Puerto Cabello a las órdenes de Laborde. Era muy antigua y estaba en muy mal estado. Regresó a Cádiz en 1822, y dada de baja y desguazada en 1824.
<i>Viva</i>	40	1818	San Petersburgo	En 1820 pasó a Puerto Cabello a las órdenes de Laborde. En muy mal estado, naufragó en Portobelo en 1821 a causa de una vía de agua que se le abrió.
<i>Ligera</i>	40	1818	San Petersburgo	En 1820 pasó a Puerto Cabello a las órdenes de Laborde. Se hallaba en muy mal estado. Fue desguazada en Santiago de Cuba en 1822.
<i>Casilda</i>	34	1784	Cartagena	En 1825 se envió a La Habana con Laborde. Pasó en 1825 a Veracruz, a socorrer San Juan de Ulúa, pero volvió a Cuba. ⁷¹

Fragatas en las Independencias Americanas. 1810–1825⁷²

Como indican los datos de la tabla, durante la guerra peninsular fueron pocas las fragatas enviadas a América a combatir a los insurgentes: la guerra contra Napoleón acaparaba toda la atención, y además no había qué remitir. Solo 5 fragatas se expidieron a América durante los cinco años en que ambas guerras coexistieron, 1810–1814: dos fragatas se remi-

70 Fue vendida en La Habana en 1829 al considerarse inhábil para el servicio.

71 Fue desguazada en Cartagena en 1833 por hallarse inútil para el servicio.

72 Todos los datos sobre estas fragatas en las Tablas Generales 1, 2 y 3, en Marchena Fernández, *Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas*.

tieron a Montevideo y tres a Venezuela, todas con tropas de refuerzo y ninguna orden de combatir.⁷³

Entre 1815 y 1825 se movieron más las fragatas realistas: Dos a Venezuela de nuevo con tropas de refuerzo; otras dos a la Nueva Granada con la expedición de Pablo Morillo; y cuatro más con refuerzos al Perú entre 1816 y 1819,⁷⁴ pero nunca regresaron a Cádiz, acabando en manos de los patriotas una por una.

Como se desprende de la tabla anterior, Ángel Laborde, comandante del apostadero de Puerto Cabello durante casi toda la guerra, y luego del Departamento de La Habana,⁷⁵ pudo contar a partir de 1820–1822 con el

73 Fernández Duro, *Armada española*, 75 y ss.

74 La *Venganza* salió en 1816 para Lima llevando a los que luego serían altos jefes del ejército realista en el Perú, como José de La Serna, Jerónimo Valdés, Tomás de Iriarte, Fulgencio Toro o Valentín Ferraz. Sobre este viaje ver Tomás Iriarte, *Memorias del general Iriarte. Textos fundamentales*, Selección y comentarios por Enrique de Gandía, Tomo I (Buenos Aires: Compañía General Fabril Editora, 1962). Y desde luego Alberto Wagner de Reyna, «Ocho años de La Serna en el Perú. De La *Venganza* a La *Ernestine*», *Quinto Centenario*, n° 8 (1985).

75 Ángel Laborde y Navarro había nacido en Cádiz en 1772, de familia de origen francés, ingresando en la escuela de guardiamarinas en 1791, participando desde muy joven en diversas acciones navales. Se halló en el sitio de Tolón y en la defensa de Rosas, y estuvo en el retén de Rochefort a las órdenes de Melgarejo. Fue profesor de matemáticas en el Observatorio de San Fernando, participando luego en el asalto a la escuadra de Rosily, y estuvo embarcado como segundo en el navío *San Julián*, en el que realizó un viaje a Filipinas y Calcuta en 1818–1819. En 1820 fue destinado al Caribe, al apostadero de Puerto Cabello, al mando de una escuadrilla para combatir a los corsarios y buques insurgentes, tarea que continuó desde La Habana, donde fue destinado. En 1823 consiguió levantar el bloqueo de Puerto Cabello, aunque, tras mantener un fuerte enfrentamiento con el capitán general realista, Francisco Tomás Morales, fue derrotado en la batalla del golfo de Maracaibo por el almirante colombiano José Prudencio Padilla. Morales acabó rindiendo su ejército y abandonando definitivamente Venezuela. En 1824, como segundo jefe del apostadero de La Habana, salió en persecución de los que habían apresado a la *Ceres* pero no consiguió hallarlos. Participó en la defensa del castillo de San Juan de Ulúa en Veracruz, el último reducto realista en México en 1825. Fue ascendido a brigadier y a primer jefe del Departamento, siendo reforzadas las fuerzas navales del arsenal cubano. En 1826 se le envió desde España al navío de línea *Guerrero*, en el que levantó su insignia, aunque este buque resultó muy castigado, dado sus muchos años, en varias tormentas, y en 1827 a los navíos *Héroe* y *Soberano*. Realizó diversas acciones contra los corsarios mexicanos, en especial contra el comodoro David Porter, un antiguo oficial norteamericano. También en 1827 participó en un intento realista de establecerse de nuevo en la Guaira, pero al parecer no apoyó lo suficientemente esta operación que fracasó. En 1829 tomó parte en una expedición a México, transportando y escoltando a las tropas del brigadier Isidro Barradas, expedición que resultó un rotundo fracaso. Laborde falleció

mayor número de buques de combate de toda la guerra, nada menos que seis fragatas (Una cifra que al compararla con la de navíos operativos en 1780–1790, más de cien, muestra la hecatombe sufrida por la Real Armada en 20 años) La presencia de esas seis fragatas mal operando en el Caribe fue vendida en Madrid a la opinión pública como resultado del gran esfuerzo realizado por la Secretaría de Marina. Pero, como Laborde indicó desde La Habana, no había que pensar que fuesen “una grande fuerza naval”, ya que todas se hallaban en mal estado, con poca tripulación y en pésimas condiciones de combate.⁷⁶ Dos de ellas eran fragatas rusas e hicieron honor a su fama, como escribió Laborde: la *Viva* se le hundió en Portobelo y no hubo nada que hacer para salvarla, pues sus maderas del Báltico se deshicieron en el calor ensopado de aquel puerto panameño, y una gigantesca vía de agua que se abrió en su casco hizo inútil cualquier operación para salvarla; y la *Ligera*, que ya se encontraba en muy mal estado cuando servía bajo su mando en Puerto Cabello, hacía mucha agua y parecía desmoronarse al hacer cualquier movimiento de tan podridas como estaban sus maderas; el timón se desprendió varias veces de sus goznes, y las mesas de guarnición se desencajaban aún con poco viento; bailaba la arboladura amenazando con venirse abajo, y según confesaba Laborde al ministro de Marina, para navegar en ella había que “dejar a un lado la prudencia y confiarse a la suerte, a menos de darlo todo por perdido”.⁷⁷ Una situación que empeoró aún más en 1822, cuando en una misión de patrulla por la península de Paraguaná, en la costa venezolana y con tiempo duro, las maderas del buque comenzaron a desligarse conforme navegaba, y aunque le dieron varios tortores⁷⁸ con calabrotes, la proa se siguió desmoronando. Toda la artillería fue llevada a popa, aunque la fragata seguía empeñada en hundirse. Laborde propuso arribar a Santo

en La Habana en 1834 a la edad de 62 años, víctima de una epidemia de cólera desatada en la ciudad. Ver Antonio Egea López, «Ángel Laborde, comandante del Apostadero de La Habana», *Revista de Historia Naval*, n° 28 (1990) y la obra ya citada de Tomás Pérez Tenreiro; también José Luis Sariago del Castillo, *De Sevilla a Veracruz*, donde se inserta una biografía de Laborde, 181 y ss. Y AGMAB, Sección Cuerpo General, legajo n° 620/596, Hoja de Servicios del Brigadier de Marina Ángel Laborde y Navarro. Sobre el intento del coronel Arizábalo de reconquistar Venezuela desde la Guaira, y el escaso apoyo recibido de Laborde, ver Fernández Duro, *Armada Española*, 248 y ss.

76 Pérez Tenreiro, «Ángel Laborde y Navarro». Sobre el envío de estas fragatas, año 1820, AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente n° 3535.

77 Fernández Duro, *Naufrajos de la Armada española*, 235.

78 Amarres con cables alrededor del casco para evitar que éste se abra.

Domingo, pero la marinería pensó que era preferible ahogarse que caer en manos de los “negros alzados haitianos”, por lo que decidieron continuar hacia la isla de Cuba. Consiguieron alcanzar en la bahía de Santiago de Cuba la ensenada de Cocos, donde comprobaron que no había nada que hacer con aquel buque ya que tenía podridas todas las maderas del casco. Bajaron la artillería quedando la fragata metida en el fango de la playa, hasta que el oleaje la empujó por un costado y allí se fue al través.⁷⁹

Por su parte, la *Astrea* tenía 68 años de servicios: construida en Cartagena en 1756, había realizado muchos viajes por el Mediterráneo y los océanos Atlántico, Pacífico e Índico, destacando la vuelta al mundo que realizó en 1786–88 al mando de Malaspina. En agosto de 1792 había realizado un viaje por los mares del Sur. En 1803 fue remitida al Río de la Plata y luego al Callao y Panamá. En 1818 estuvo a punto de ser dada de baja, pero se la reparó en Cádiz y en 1820 la reenviaron al Caribe a las órdenes de Laborde. En 1822 sus maderas no dieron para más y apenas si podía operar, por lo que Laborde la devolvió a Cádiz, donde fue enseguida desguazada.⁸⁰

Y a su cuarta y quinta fragata, la *Sabina* y la *Aretusa*, regresando de Veracruz, las agarró un huracán que casi las destruye, quedando arrumbadas en el puerto habanero; ninguna de las dos volvió a Cádiz, y eso que a la *Sabina*, le habían cambiado el nombre en 1822 por el de *Constitución*, en honor al restablecimiento del texto gaditano. Pero igual que a éste, a la fragata no le fue mejor con el nuevo nombre: en octubre de 1823, reinstaurado de nuevo el absolutismo en España, volvió a ser llamada de nuevo *Sabina*, siendo pronto desbaratada en el puerto cubano junto con la *Aretusa*. Parecía ser el signo de estos tiempos anticonstitucionales.

Desgraciadas expediciones

La llamada expedición de “Pacificación”, dispuesta para ser enviada en 1815 al Río de la Plata, pero luego modificado su destino en alta mar hacia Tierra Firme, fue la más importante de todas por el número de

79 Fernández Duro, *Nafragios de la Armada española*, 262 y ss.

80 Ruiz García, *Las naves de las Cortes*, 80.

tropas movilizadas, más de 10.000 soldados y oficiales.⁸¹ Como es más que conocido, iba al mando del general Pablo Morillo, llevando al brigadier Pascual Enrile⁸² como comandante de la escuadra. Pero se trataba de una “escuadra relativa”, porque los sesenta mercantes (de todo tipo, casi capturados *manu militari* en Cádiz y el litoral andaluz, amenazados los maestros que no entregaran su embarcación, o simularan una vía de agua para no hacerlo, de servir de grumete en un navío del rey) iban bajo la protección de solo un navío (el *San Pedro de Alcántara*), dos fragatas (la *Ifigenia* y la *Diana*), y una corbeta, la *Diamante*. Eso era todo con lo que en Madrid podían contar.⁸³

El navío, como se indicó, voló por los aires apenas llegó al Caribe, y aunque las dos fragatas operaron en el sitio y toma de Cartagena, su actuación no estuvo exenta de polémica, pues muchas veces el cerco naval fue salvado por los cartageneros⁸⁴ y a punto estuvo la *Ifigenia* de ser capturada por los patriotas en un asalto nocturno a cargo del corsario Luis Aury.⁸⁵

-
- 81 Juan Marchena Fernández, «El juego de los tronos. 1815. Morillo y la deseada guerra del rey», en Rodrigo García Estrada y Juan Felipe Córdoba-Restrepo, *1816: El terror y la sangre sublime* (Bogotá: Universidad del Rosario, 2016). AGMAB, Expediciones a Indias, Expedientes ns.582, 668, 702, 707, 1787, 3054, 3520 y 3600; y Manuel Pastor, *Catálogo de los documentos referentes Independencia de Colombia* (Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1969), 94, 128, 140, 764 y 577. Y en el Museo Naval de Madrid, la *Colección Enrile, Documentos sobre la Expedición de Pablo Morillo, 1815–1826*, vols. I–V. Una guía de documentos sobre esta expedición en Apéndice 2, Marchena Fernández, «¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas?».
- 82 Expediente personal del prócer del reino D. Pascual Enrile y Alcedo, Archivo del Senado, Madrid, HIS–0150–02; Justo Cuño Bonito, *El retorno del rey. El restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de indias, 1815–1821* (Castellón: Universidad Jaime I, 2008). Gonzalo Quintero Saravia, «Pascual Enrile, Jefe de la Escuadra de la Expedición de Pacificación a Costa Firme (1815–1817)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 65, 2012.
- 83 Las fragatas *Sabina* y *Venganza*, que estaba previsto salieran también, no pudieron hacerlo por falta de aparejos. Cervera Pery, *La marina española en la emancipación*, 160–163.
- 84 «Parte oficial del general Morillo sobre el sitio y rendición de Cartagena» (Madrid: Museo Naval, Manuscritos). Publicado también en la *Gazeta de Madrid*, 6 de enero y 17 y 26 de marzo de 1816. Y AGI., Caracas 55, «Informe del general Pablo Morillo a las Cortes el 24 de abril de 1821».
- 85 Antonio Cacua Prada, *El corsario Luis de Aury, Intimidaciones de la independencia* (Bogotá: Academia Colombiana de la Historia, 2001). Ver también la documentación sobre este asalto en Pastor, *Catálogo de los documentos referentes a la independencia de Colombia*.

Aunque al principio la relación entre el Ejército y la Armada fue de franca cooperación, poco a poco fueron tomando distancia. Las actuaciones de Enrile en el interior de la Nueva Granada, especialmente actuando en las comisiones de depuración por delitos políticos contra la monarquía, y en la de secuestros de bienes, fueron especialmente duras, como varios autores han demostrado,⁸⁶ sobre todo en cuanto a su participación en el fusilamiento del científico Antonio José de Caldas⁸⁷ (1816). Dos años después, Enrile embarcó en la fragata *Diana* y regresó a España, junto con la otra fragata, la *Ifigenia*, un bergantín y cuatro goletas, dejando muy mermados los efectivos de la escuadra realista en la región, apenas un bergantín y dos goletas en Cartagena, y aún éstas con necesidad urgente de reparos. Morillo comenzó entonces a lamentarse en un largo rosario de quejas sobre el pobre papel desempeñado por la Armada en toda la campaña, protestando ante el ministro de guerra por tan malos resultados,⁸⁸ afirmando que, aunque

[...]no soy marino, ni entiendo una palabra de esta profesión (...) los piratas, con peores buques y con menos recursos que los nuestros, nos han hecho una guerra cruel, o, por mejor decir, son los únicos enemigos que hemos tenido. Porque, destruidos los corsarios, jamás se hubieran verificado los desembarcos de Bolívar, la ocupación de Guayana, ni la multitud de sucesos desgraciados de que V.E. está instruido. Nuestros buques de guerra no han batido jamás a ningún corsario insurgente, ni han impedido la menor de sus tentativas ni empresas, para lo que dan nuestros comandantes de Marina muchas y muy poderosas razones, que, como digo, no está en mi alcance graduar ni menos conocer su importancia.⁸⁹

86 Oswaldo Díaz Díaz, «La Reconquista española. Invasión Pacificadora. Régimen del terror. Mártires, conspiradores y guerrilleros, 1815–1817», *Historia Extensa de Colombia*, vol. VI, (Bogotá: Academia Colombiana de la Historia, Ed. Lerner, 1964); y Guillermo Hernández de Alba, «Recuerdos de la Reconquista: el Consejo de Purificación», *Boletín de Historia y Antigüedades*, n° 227, 1935.

87 Ver detalles sobre la estancia de Enrile en Bogotá en las memorias ya citadas de su sobrino, el capitán Sevilla, que hizo con él toda la campaña. Rafael Sevilla, *Memorias de un militar. La Guerra de América*. Y en Cuño Bonito, *El retorno del Rey*.

88 Pablo Morillo al Ministro de Guerra. Real Academia de la Historia, Colección Pablo Morillo, Sig. 9/7656, Legajo 13.

89 Citado también por Quintero Saravia, «Enrile Pascual, Jefe de la Escuadra», 112.

A primeros de mayo de 1815, es decir, casi detrás de Morillo, se enviaron otras dos expediciones que estuvieron marcadas por la tragedia en sus viajes, lo que demostraba, una vez más, las enormes dificultades que entrañaba mantener una guerra en las colonias sin una Armada efectiva que mantuviera con seguridad y eficacia las comunicaciones y desarrollara con éxito las operaciones logísticas tan necesarias en una contienda de esa naturaleza. La primera de estas expediciones fue remitida en buques mercantes, sin escolta, al istmo de Panamá, al mando del general Alejandro de Hore con tropas del batallón de Gerona, aunque un porcentaje importante de estas tropas murió en el viaje por fiebres y disentería. Antes de llegar a Portobelo, el marino insurgente José Prudencio Padilla apresó a la fragata *Neptuno*, donde iba Hore, siendo encerrado en Cartagena, debiendo pagar 16.000 pesos por su liberación y trasladado a Jamaica.⁹⁰ El resto de la tropa que llegó a Panamá pasó al Perú, pero, según el conde de Clonard,⁹¹ tuvo un periplo muy accidentado: tras más de cien días de navegación, en otros mercantes alquilados en el Pacífico, recalaron mucho más al sur de Lima, a 1300 kms., en Arica, y desde allí se desplazaron por tierra hasta alcanzar la capital del virreinato, llegando por fin a su destino menos de la mitad de los embarcados en Panamá.

Otra desgraciada expedición (como se observa, lo fueron todas) fue la remitida al año siguiente, en 1816, a la isla de Puerto Rico, en los bergantines *Perignon*, *María Jacinta* y *General Morillo*,⁹² con el regimiento de infantería de Granada. Se sublevaron en la ciudad de San Juan cuando supieron que su destino sería Venezuela, accediéndose a trasladarlos a La Habana por no haber con qué contentarlos y mantenerlos en la isla. También a Veracruz fue destinado el regimiento de infantería de Zaragoza, con 1.500 soldados, la última tropa enviada directamente a Nueva España, en varios mercantes, al mando del brigadier Pascual Liñán, en sustitución de Miyares. Igual que su antecesor, enseguida informó de las terribles condiciones en que debía operar, por el clima y las circunstancias de aquella guerra, con más de 200 muertos habidos en un

90 Mariano Arosemena, *Apuntamientos históricos, 1801–1840* (Panamá: Biblioteca de la Nacionalidad, 1949).

91 Serafín María de Soto y Abbach, *Historia Orgánica de las Armas de Infantería y Caballería* (Madrid: Imprenta de Boletín de Jurisprudencia, 1857), ver el “Historial” del Regimiento de Gerona. Años 1815–1816.

92 AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 1787.

mes, sin poder pagar a las tropas ni ofrecerles un descanso, destrozados sus uniformes y vestidos con harapos,⁹³ sin que buque alguno pudiese auxiliarlos.

En 1817 se remitieron a Venezuela, como refuerzo de las tropas de Morillo pero para ser enviados luego al Perú, en las corbetas *Descubierta* y *Diamante* al mando del brigadier de la armada Juan Bautista Topete, la llamada División Canterac, que salió de Cádiz el 1 de abril, pero el viaje fue tan calamitoso y largo que los buques y la tropa que transportaban llegaron en pésimo estado.⁹⁴

Ayacucho en el mar: la batalla del Caribe

El último esfuerzo de la guerra de la Real Armada se destinó al Caribe, conscientes en la Secretaría de Marina de que el final de la contienda se dilucidaba en ese mar y en esas costas e islas: Laborde recibió en La Habana en 1825 dos fragatas: la *Diana*,⁹⁵ que parecía incombustible, y la *Casilda*, ya agotada pero todavía capaz de cruzar el Atlántico. Y, terminada la guerra, el año 1826, tarde para ganarla o tarde también para perderla, al fin Laborde recibió el navío de línea que tanto había solicitado: era el viejo 70 cañones *Guerrero* (botado en 1755), altivo todavía, una reliquia, pero era lo que quedaba⁹⁶ junto con la fragata *Perla*. Pero

93 Ernesto Lemoine Villacaña, *La Revolución de Independencia. 1808–1821. Testimonios, bandos, proclamas, manifiestos, discursos, decretos y otros escritos* (México: Departamento del Distrito Federal, 1974).

94 Según el virrey Pezuela, “esta tropa y la que anteriormente había venido por la vía de Panamá, padeció infinito así en lo malsano de aquel istmo, que les causó muchas enfermedades y muertes, como en la larga navegación desde aquel puerto al del Callao”, en *Memoria del gobierno de Joaquín de la Pezuela*, 129. Ver más datos sobre esta expedición en AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente n° 668. La dificultad de la ruta del istmo para enviar tropas a Lima estribaba en que no había certeza de las fechas de su llegada a Portobelo, por lo que normalmente no se contaba con buques esperado en Panamá para su transporte a Lima por el Pacífico, de manera que había que aguardar en aquella ciudad mientras el transporte se improvisaba. En esta espera moría mucha gente, y las embarcaciones que se hallaban, finalmente, no eran las más adecuadas, realizando pésimos y muy largos viajes (Pezuela supo lo sucedido, anotó en sus memorias: “Confieso que he tenido con tan inesperada noticia uno de los más malos ratos de mi vida militar”. Pezuela, 129.

95 Más remisiones a América de la fragata *Diana* en 1819–19 en AGMAB, Expediciones a Indias, Expediente 3932.

96 Marchena Fernández, «El ejército y la marina de la monarquía española», 112.

eso ya se nos sale del periodo de estudio. La guerra en América ya había terminado con Ayacucho.

En el Caribe, entre 1815 y 1825, la guerra naval había sido continua, estando sujeta a los mil y un avatares que pueden darse cita en un mar tan frecuentado por buques de tantas procedencias, en un continuo ir y venir de destinos, de embarcaciones pequeñas, medianas, grandes, de mínimo o de alto bordo. Un mar, además, sujeto a las más extremas condiciones meteorológicas de viento, lluvia e insolación, y a la necesidad de “saberse ese mar” de tan enrevesado como es en sus islotes, sus canales, sus roquedales y escolleras y arrecifes, y tan mudable en sus bajos, corrientes, maretas y arenales. En esos diez años de esta guerra, los combates se produjeron rara vez entre fragatas (porque casi no las había, y menos aún navíos de línea, por más que la Laborde los solicitaba), sino casi siempre en un concurso de todo tipo de embarcaciones menores y por ambos bandos: goletas, bergantines, corbetas, balandras, polacras, goletillas, incluso piraguas armadas o bongos artillados. Tripuladas por marinos de las más diversas procedencias, pueblos, naciones, etnias, hablando una babel de lenguas, enarbolando también un arcoíris de banderas, como veremos. Y tratándose con bastante irreverencia y poco respeto unos a otros, como muestra el pasquín dibujado que circuló entre los habitantes de la isla de Barú, en Cartagena de Indias, mofándose de los españoles que huyen en un buque de gran tamaño mientras un marinero patriota, con una bocina en la mano, en una pequeña lanchita, les recrimina su cobardía insultándolos.⁹⁷

97 Debo y agradezco el dato a los Dres. Jairo Bermúdez y Claudia Delgado. Ver Legajo de procedencia Cuba 717. Cuartel General de Barú, 13 de septiembre de 1820. “Pasquín con una saeta ridiculizando la conducta de la Marina española y su comandante Cordero, por su pasividad frente a la rebelde en Cartagena de Indias”, Referencia de Microfilm, C-7463. Ver Jairo Bermúdez Castillo y Claudia Patricia Delgado Osorio, «Carteles impresos en Bogotá durante el S. XIX. Exploración y análisis», *Kepes*, n°16, 2017.

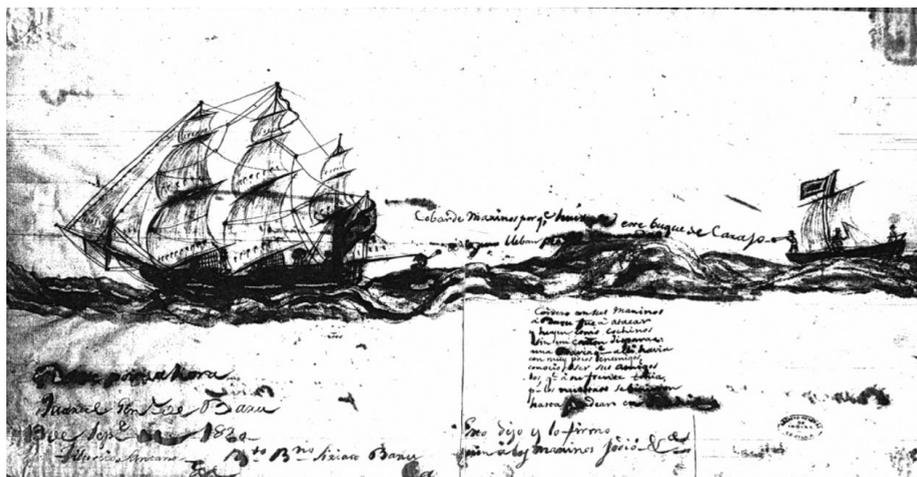


Imagen 4. Grabado insurgente. Barú, 1820. Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Pasquines 9.

Los buques de Ángel Laborde eran una combinación de fragatas en mal estado como ya estudiamos, y embarcaciones de mucho menor porte, con base primero en Puerto Cabello y luego en La Habana.⁹⁸ Buques de portes inferiores a las fragatas, pero que durante todos estos años fueron los que mantuvieron la bandera realista en aquellas aguas: por ejemplo, el bergantín *Alerta*, construido en Cartagena de Levante en 1790 y armado con 14 cañones, el buque con el que Andrés Fidalgo realizó la mayor parte de sus mediciones cartográficas hasta 1804, intervino ahora en numerosas operaciones contra los corsarios patriotas neogranadinos y venezolanos entre 1813 y 1815, pasando luego a tener base en La Habana, siendo desguazado en 1818; la goleta *Rita* y el bergantín *Intrépido* también actuaron contra los corsarios, hasta que fueron capturados tras un duro combate por Luis Brión frente a la isla Margarita, en Los Frailes (1816), muriendo sus oficiales; o el bergantín *Andaluz*, al mando de Juan José de Carranza, que combatió también al corso patriota hasta que fue vencido

98 Documentación sobre estas operaciones de Laborde, en AGI, Papeles de Cuba, 2049 y AGI, Ultramar, 311. Aparte del trabajo de Gaspar Pérez Turrado, *La Marina española en la independencia de Costa Firme* (Madrid: Ed. Naval, 1992), deben estudiarse los de José Luciano Franco, *La batalla por el dominio del Caribe y el Golfo de México. Política continental americana de España en Cuba, 1812-1830* (La Habana: Instituto de Historia, Academia de Ciencias, 1964); Ovidio Ortega Pereyra, *El Real Arsenal de La Habana*; Agustín Rodríguez González, «La Armada española y La Habana en el siglo XIX», *La Habana, puerto colonial siglos XVIII-XIX* (Madrid: Fundación Portuaria, 2000).

y apresado en Bocachica, a la entrada de la bahía de Cartagena, por el comandante de la marina colombiana José Prudencio Padilla.⁹⁹

Estos buques tuvieron que combatir contra una nube de corsarios insurgentes, con patente de casi todos los puertos del Caribe, desde Jacmel en Haití a Cartagena de Indias, Nueva Orleans o Galveston en el Golfo, y con bases a veces en islas ocupadas por ellos mismos, también bajo su propia bandera, como San Andrés o Providencia o Los Cayos. Como ha demostrado Edgardo Pérez Morales en su excelente trabajo sobre estos corsarios,¹⁰⁰ y como han anotado también otros autores,¹⁰¹ en especial los

99 En una operación que la documentación muestra a dos luces. Ambas coinciden en que Padilla y Brión consiguieron cercar en 1820 el puerto de Cartagena, en manos realistas desde 1815, fundamentalmente con fuerzas sutiles, contando con la colaboración de los pescadores y canoeros locales, sobre todo los de la isla de Barú (recuérdese el pasquín dibujado que citamos un poco más arriba, de ese mismo momento); y que el *Andaluz*, un bergantín de 14 cañones, se hallaba atracado al pie de la fortaleza de San Fernando como parte de la defensa de la bocana de la bahía, junto con otros buques menores. Y ahora difieren las fuentes: Según unas, Padilla, con gran valentía, asaltó el bergantín en medio de la noche y lo tomó, matando a su capitán Carranza, que se defendió heroicamente, conquistando también las demás embarcaciones, de lo que se devino la rendición inevitable ante Padilla de los fuertes de Bocachica, y que eso fue lo que permitió la entrada de la escuadra patriota en la bahía y el estrechar aún más el cerco a la plaza, hasta que ésta claudicó. Según otras, los oficiales de las embarcaciones y de los fuertes estaban ausentes, reunidos en una celebración masónica, con lo que no pudieron hacer frente al asalto de Padilla sino cuando fue demasiado tarde, y muchos de ellos se rindieron, deslucándose así toda la acción de unos y de otros. Ver al respecto, Fernández Duro, *Armada Española*, vol. IX, 232 y ss.

100 Edgardo Pérez Morales, *El Gran Diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe, 1791–1817* (Bucaramanga: Universidad Nacional de Santander, 2012).

101 Ver al respecto el ya citado trabajo de Serrano Mangas, «La Armada española ante los corsarios colombianos», y desde luego, en orden de publicación, Leonidas Flórez Álvarez, *Acción de la Marina Colombiana en la guerra de Independencia* (Bogotá: Talleres del Estado Mayor General, 1919); Jaime Duarte French, *América de Norte a Sur: ¿Corsarios o Libertadores?* (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1975); Christiane Laffite Carles, *La Costa Colombiana del Caribe, 1810–1830* (Bogotá: Banco de la República, 1995); Julius S. Scott, «Crisscrossing Empires: Ships, Sailors and Resistance in the Lesser Antilles in the Eighteenth Century», Paquette, Robert y Engerman, Stanley (eds.), *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion* (Gainesville: Florida University Press, 1998); Johanna Von Grafenstein Gareis, «Curso y Piratería en el Golfo–Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas», Mickaël Augeron y Mathias Trinchant, (eds.), *La violence et la mer dans l'espace Atlantique (XIIe–XIXe siècle)* (Rennes Université de Rennes, 2004); Marcus Rediker, *Villains of all Nations. Atlantic Pirates in the Golden Age*, (Boston: Beacon Press, 2004); Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *La hidra de la revolución. Esclavos, marineros y campesinos en la historia oculta del Atlántico* (Barcelona:

que han trabajado el impacto de Haití en el Caribe durante este periodo, el mar fue camino de libertad para muchos hombres que, salidos de la esclavitud por sus propias manos, encontraron en la cubierta de estos buques y en las estelas con que cortaban las aguas, un nuevo destino.¹⁰² Como han señalado estos autores, el Caribe fue estos años un mar “sin amos ni señores”, y muchos de estos marineros, “negros franceses”, “bandidos de todas las naciones”, “clases peligrosas”, “gente irrespetuosa y sin destino”, como fueron calificados, se volvieron invencibles para una Real Armada española esclerótica y casi sin medios.

Del mismo modo, otro grupo de corsarios fueron los que enarbolaron las banderas y las patentes del rey español, mucho menos estudiado, pero también numeroso,¹⁰³ especialmente los de Santiago de Cuba¹⁰⁴ y de Puerto Rico.¹⁰⁵ Corsarios realistas famosos y temidos fueron Juan Gabazo, que mandaba la *Morillo*, o el asturiano Tomás Boves.¹⁰⁶ Estas activida-

Crítica, 2005); María Elena Capriles, «Bolívar, la actuación de Venezuela en el Caribe a través de sus corsarios: Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y México», *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, n° 355, (2006); Michel Rodigneaux, *La guerre de course en Guadeloupe, XVIIIe–XIXe siècles. Ou Alger sous les tropiques*, (París, L’Harmattan, 2006); Julius S. Scott, «Afroamerican Sailors and the International Communication Network. The Case of Newport Bowers», Maurice Jackson y Jacqueline Bacon, (eds.), *African Americans and the Haitian revolution. Selected Essays and Historical Documents* (Nueva York: Routledge, 2010); Nara Fuentes Crispín, *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe Colonial* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2013).

102 Entre otros autores, David Barry Gaspar y David Patrick Geggus, eds., *A Turbulent Time: The French Revolution and the Great Caribbean* (Bloomington: Indiana University Press, 1997); David Patrick Geggus y Norman Fiering, eds., *The World of the Haitian Revolution* (Bloomington: Indiana University Press, 2009); Jane Landers, *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions* (Cambridge y Londres: Harvard University Press, 2010); Ada Ferrer, «Haití, Free Soil and Anti-slavery in the Revolutionary Atlantic», *American Historical Review*, vol. 117, 2012. Rebeca J. Scott y Jean M. Hébrard, *Freedom Papers. An Atlantic Odyssey in the Age of Emancipation* (Cambridge: Harvard University Press, 2012).

103 Ruiz García, *Las naves de las Cortes. 1808–1812*, 74. Ver en AGMAB Expediciones a Indias, Expediente n° 4675.

104 César García del Pino, *Corsarios, piratas y Santiago de Cuba* (La Habana: Ed. Ciencias Sociales, 2009).

105 Fernando José Géigel Sabat, *Corsarios y piratas de Puerto Rico: episodios en Puerto Rico durante la Guerra de los Estados Unidos con los piratas de las Indias Occidentales, 1819–1825* (San Juan: Cantero Fernández y Cia., 1946).

106 Sobre Jesús Manuel Subero Gabazo, *Luisa Cáceres de Arismendi. Cronología vital* (Estado de Nueva Esparta: Imprenta Oficial, 1999). Sobre Boves, Tomás Pérez Tenreiro, *José Tomás Boves: Primera lanza del Rey* (Caracas: Oficina Técnica del Ministerio de Defensa, 1969).

des de corso tuvieron su origen en la “Instrucción para el gobierno de los Bajeles de S.M. guardacostas de Indias” de 1803, en la que se establecía cómo llevarlo a cabo, la toma de presas, sus repartos, etc.¹⁰⁷

La mayor parte de los capitanes de los buques, fueran insurgentes o patriotas, eran empresarios del corso, armadores a comisión, que buscaban las patentes allá donde las concedieran en mejores condiciones, o armaban compañías con varios socios, muchos de ellos en los puertos europeos o norteamericanos, alcanzando a organizar a veces flotillas de tres, cuatro, o más veleros, de tamaño diferente, recogiendo a las tripulaciones a la ventura, en un puerto u otro. Y fueron varios los grupos de corsarios que operaron a la vez en el mismo espacio: un corso revolucionario, heredero del desarrollado desde Guadalupe durante la época de exaltación jacobina, y ahora en manos de los haitianos, más los corsarios cartageneros entre 1810 y 1815, los norteamericanos de la guerra contra Inglaterra de 1812 a 1815, los corsarios de las Floridas, a medio camino entre el negocio y la colaboración con los Estados Unidos en una guerra oficiosa contra la corona española,¹⁰⁸ los corsarios mexicanos,¹⁰⁹ los de Nueva Orleans y Galveston, los que apoyaron al ex guerrillero español ahora partidario de la causa independentista Francisco Javier Mina,¹¹⁰

107 Salvador Arregui, «La Instrucción de guardacostas de 1803», *Anales de la Universidad de Murcia*, vol. XXXIX, 1982.

108 David Bushnell, (comp.), *La República de las Floridas. Text and Documents* (México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1986); J. G. Cussik, *The Other War of 1812: The Patriot War and the American Invasion of Spanish Florida* (Athens, University of Georgia Press, 2007).

109 Algunos trabajos al respecto, por orden de edición, Harris Gaylord Warren, *The Sword Was Their Passport: A History of American Filibustering in the Mexican Revolution* (Nueva York: Kennicatt, 1943); José R. Guzmán, «Aventureros, corsarios e insurgentes en el Golfo de México», *Boletín del Archivo General de la Nación*, n° XII, 1972; Leticia Rivera Cabrieles, «Historia del Corso y la guerra naval en México», *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, n° 4, (2011). Y los trabajos ya citados de Johanna Von Grafenstein Gareis y, de la misma autora, «Insurgencia y contrainsurgencia en el golfo de México, 1812–1820», Virginia Guedea y Manuel Chust, et al., *La Independencia de México y el proceso autonomista novohispano, 1808–1824* (México: Instituto de Investigaciones Doctor José María Mora, 2001), y también de la misma autora, «Los contactos de los insurgentes con el exterior: corso, tráfico de armas e incursiones armadas», Patricia Galeana, ed., *El nacimiento de México* (México: FCE, 1999).

110 Sobre la campaña de Mina y la actuación de los corsarios, William Davis Robinson, *(1824) Memorias de la revolución de México y de la expedición del general D. Francisco Javier Mina* (México: Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, 1987) y Juan Ramón

los del Río de la Plata, actuando muy al norte, muchos de ellos norteamericanos. Como se dijo, todos operando en las mismas aguas, muchas veces mezclando el corso y el contrabando con el comercio ordinario de granos, harinas, tejidos, tasajos, mulas, ganado bovino en pie, incluso ejerciendo el ya prohibido tráfico negrero, o llana y abiertamente la piraería, como los Laffite en el Golfo.¹¹¹

Los nombres de sus buques reflejan este mundo que he intentado describir en tan pocas líneas: la *Belona* (la goleta de Luis Aury), *Cupido*, *La Criolla*, la *Popa de Cartagena*, el *Filibus-Terre*, la *Venganza de La Perla*, *Aimable Margueritte*, *Amatiste*, *Caballo Blanco*, el *Guerrero* (de David Porter), *La Raquel*, *El Fogoso*, el *Rayo de Riohacha*, *El Tigre*, *El Dardo* (de Luis Brión), *La Molestadora*, *La Rosa*, *Próspero*, *Variable*, *Centinela*, el *Filantropico*, *Ciencia*, *Calipso*, *Cometa*, *Zafiro*, *Túpac Amaru*, *Cotagaita*, *Tucumán*.¹¹²

Algunos de los comandantes de las escuadras patriotas conformaron la raíz de las marinas de guerra nacionales, como Luis Brión, natural de Curaçao,¹¹³ Luis Aury y su segundo Agustín Codazzi, un parisino¹¹⁴ el otro italiano,¹¹⁵ José Prudencio Padilla natural de Riohacha, cartagenero adoptivo,¹¹⁶

de Andrés Martín, «La reacción realista ante los preparativos insurgentes de Javier Mina en los Estados Unidos y Haití, 1816–1817», *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, n° 114, 2008.

111 Ver al respecto, José Ignacio Rubio Mañé, *Los piratas Laffite* (México: Polis, 1938) y W. C. Davis, *The Pirates Laffite: The treacherous world of the corsairs of the Gulf* (Orlando: Harcourt, Orlando, 2005).

112 Muchos nombres más, extraídos de las patentes de corso, en Pérez Morales, *El Gran Diablo hecho barco*.

-
- 113 Felipe Luis Brión Detrox nació en Curazao en 1782, hijo de comerciantes holandeses. Comenzó alistándose de oficial en las guerras en Europa, donde fue enviado a estudiar por su familia, y en Estados Unidos, donde se inició en la navegación mercantil, regresando a su isla natal en 1803 e instalándose como comerciante. En 1813 se unió a la causa de la independencia venezolana, recibiendo de Bolívar el grado de capitán de fragata. Compró en Inglaterra la corbeta *Dardo*, participando en la defensa de Cartagena frente a las tropas de Morillo en 1815, retirándose con Bolívar a Haití. Reconstruyó su escuadrilla de goletas armadas con las cuales venció en Los Frailes, cerca de la isla Margarita, a los buques españoles *Rita* e *Intrépido*, acción por la que fue ascendido a almirante de la república. Venció también a una flotilla española en el río Orinoco, tomó Santa Marta y las bocas del río Magdalena a los realistas, pero por desavenencias con los generales del ejército patriota, y muy enfermo de tuberculosis, se retiró a Curazao donde murió en 1821. Sobre Luis Brión, ver Enrique Ortega Ricaurte, *Luis Brion, de la Orden de Libertadores, primer almirante de la República de Colombia y general en jefe de sus ejércitos, 1782-1821. Recopilación documental* (Bogotá: Ed. Minerva, 1953); Manuel Díaz Ugueto, *Luis Brión, 1782-1821: Almirante de la libertad* (Caracas: Presidencia de la República, 1971; y J. Hartog, *Biografía del Almirante Luis Brión* (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1983).
- 114 Louis Michel Aury, nació en París en 1788, alistándose joven en la marina francesa. En Nueva York se enroló en varios buques corsarios, alcanzando pronto su mando, teniendo como socios otros aventureros y hombres de negocio franceses, entre ellos el comodoro Louminet. En 1810 ya poseía varias embarcaciones, obteniendo patentes de corso venezolanas para atacar a los buques españoles. En 1813 se hallaba bajo bandera corsaria de la ciudad libre de Cartagena de Indias. En 1815 rompió varias veces el bloqueo de Morillo a dicha ciudad, logrando entrar en ella con víveres y refuerzos. Luego, tras la rendición de la misma, logró salir de la bahía con sus buques, rompiendo de nuevo el cerco, con decenas de refugiados a los que cobró una elevada comisión, llegando hasta Haití. Enemistado casi desde el principio con Bolívar, vio como éste favorecía a Luis Brión antes que, a él, a pesar de demostrar poseer mucha más experiencia que el curazoleño en el corso por el Caribe. Aceptó entonces una patente de México y se instaló en Galveston, ayudando a la expedición de Francisco Javier Mina en 1816. También participó en la aventura corsaria de la efímera república de la Florida, tomando la isla Amalia a los españoles, de donde fueron expulsados por el ejército de los Estados Unidos. Luego se hizo con una patente de corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata, continuando sus actividades corsarias en el Caribe bajo esta bandera. Así conquistó la isla de Providencia en el Archipiélago de San Andrés, desde donde organizó diferentes expediciones sobre Centroamérica, en Omoa y Trujillo. Estando de descanso en su isla de Providencia, cayó accidentalmente de un caballo, muriendo en brazos de su amante, Lucinda Barr, y de una esclava, en 1821. Enrique Ortega Ricaurte, *Luis Brion, de la Orden de Libertadores, primer almirante de la República de Colombia y general en jefe de sus ejércitos, 1782-1821. Recopilación documental* (Bogotá: Ed. Minerva, 1953); Manuel Díaz Ugueto, *Luis Brión, 1782-1821: Almirante de la libertad* (Caracas: Presidencia de la República, Caracas, 1971); y J. Hartog, *Biografía del Almirante Luis Brión* (Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1983). Y desde luego el ya citado trabajo de Cacua Prada, *El corsario Luis de Aury, Intimidades de la independencia*.

-
- 115 Giovanni Battista Agostino Codazzi Bartolotti, nació en Lugo, Italia, de padres comerciantes. Ingresó en la academia de artillería de Módena y Pavía, participando luego como parte del ejército napoleónico en las campañas europeas, ascendiendo rápidamente. Terminada la guerra, trabajó como comerciante de telas en el este europeo. En Estambul conoció al que sería su socio y compañero de aventuras durante años, Constante Ferrari, y juntos marcharon a Rusia intentando contratarse, sin éxito, como oficiales del zar. Pasaron a Holanda y de allí a los Estados Unidos, donde llegaron en 1817, enrolándose en la expedición del escocés MacGregor al servicio de Venezuela, conociendo al corsario Luis Aury con quien se dirigieron a la Florida. Codazzi y Ferrari operaron con él desde la base de la isla de Providencia. Tras la muerte de Aury, regresaron a Italia en 1821. Codazzi retornaría a América en 1826, contratándose como cartógrafo, ingeniero y geógrafo, primero con el gobierno de Venezuela, desde 1830, luego con el de Colombia, en 1849, donde organizó la conocida como Expedición Corográfica, destinada a cartografiar toda la República, muriendo en el desarrollo de la misma, en Santa Marta, en 1859. En sus *Memorias* pueden hallarse referencias a sus acciones en el mar, combatiendo a los buques españoles: Agustín Codazzi, *Memorias* (Bogotá: Banco de la República, Bogotá, 1973). También, Gregorio Antei, *Mal de América. Las obras y los días de Agustín Codazzi* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1993); Beatriz Caballero, *Las siete vidas de Agustín Codazzi* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, IGAC, 1994); Andrés Soriano Lleras, *Escritos sobre Agustín Codazzi* (Bogotá: Editores Ltda., 1962).
- 116 Nacido en Riohacha en 1784, en el seno de una familia mulata de carpinteros de ribera, se contrató desde muy joven con la expedición de Andrés Bidalgo, que cartografió la costa del sur del Caribe como se comentó. Marchó luego a Cádiz al finalizar esta expedición en 1805, participando en la batalla de Trafalgar, recibiendo como premio a su valor un cargo en la maestranza naval de Cartagena de Indias, regresando al Caribe en 1808. En 1810 formó parte del grupo pro-independentista de la ciudad, que se alzó contra el gobernador español en 1810, proclamando la independencia en 1811. Participó, armando varios buques, en diversas campañas contra las embarcaciones españolas, especialmente en la costa de Tolú, siendo nombrado por Bolívar en 1812 alférez de fragata. Durante el sitio de Morillo a la ciudad de Cartagena, colaboró en su defensa, pudiendo escapar del cerco y arribando a los Cayos en Haití. Participó en la batalla de Los Frailes, a las órdenes de Luis Brion, y en las expediciones sobre el río Orinoco, Santa Marta y bocas del Magdalena. Tras la muerte de Brion, quedó al mando de la flotilla que ayudó en el cerco y toma de Cartagena a los realistas en 1821, tomando el bergantín *Andaluz* y los fuertes de Bocachica, acciones que ya se comentaron. En 1823 venció a los buques españoles de Ángel Laborde en la batalla del lago de Maracaibo, como se comentará, siendo ascendido a general de división. Acusado de pertenecer a una facción contraria a Bolívar, de defender al partido de la pardocracia, supuestamente para emprender una guerra de castas contra los blancos, y de haber participado en un intento de asesinato del Libertador, fue detenido en Bogotá, desprendido de todas sus insignias militares, fusilado y ahorcado en octubre de 1828. Ver Jorge Conde Calderón, “El general José Padilla: entre el heroísmo naval y la acción política”, en Jorge Conde Calderón y Aline Helg, *Padilla, libertador del Caribe Grancolombiano* (Cartagena: Ed. Unitecnología, 2011); y en la misma compilación, Aline Helg, “El general José Padilla, en busca de la igualdad en la guerra y en la paz”. También de la misma autora, Aline Helg, “El general José Padilla en su laberinto: Cartagena en el decenio de 1820”, en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.), *Cartagena de Indias en el S.XIX* (Bogotá: Banco de la República, 2002). También Carlos Delgado

o David Porter, nacido en Boston.¹¹⁷ Ellos fueron, actuando cada cual por su lado, rara vez en combinación, demasiado libres para dejarse mandar unos de otros, los que acabaron derrotando a los restos de la Armada española en el Caribe, primero en la batalla de Maracaibo, único encuentro que por el número de buques que participaron puede considerarse como tal, en julio de 1823, y luego derrotándolos también por cuanto islote, caño, cabo o ensenada estos corsarios buscaban el combate, intentando situarse en las condiciones más ventajosas para ellos.¹¹⁸

Nieto, *José Padilla, estampa de un almirante* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1973); José María de Mier, *Padilla* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1978); Jesús Torres Almeyda, *El almirante José Padilla (Epopeya y martirio)* (Bogotá: Imprenta y Litografía de las Fuerzas Militares, 1981). Resulta muy interesante la lectura del ensayo de Manuel Zapata Olivella, *Piar, Petión, Padilla: tres mulatos de la revolución* (Caracas: Universidad Simón Bolívar, 1986).

117 David Porter nació en Boston en 1780, en una familia de marino. Ingresó como cadete en la Armada de los Estados Unidos en 1799 y participó como oficial en las guerras contra el corso berberisco en el norte de África, que ya comentamos. También actuó como capitán en la guerra contra Inglaterra de 1812, incluyendo acciones en el Pacífico para detener a los balleneros ingleses, pero fue capturado en Valparaíso por dos fragatas británicas en 1814. Luego fue designado comandante de una flotilla contra la piratería con base en Nueva Orleans. En un ataque no autorizado sobre Fajardo, una localidad costera de Puerto Rico, persiguiendo contrabandistas, fue expulsado de la Armada norteamericana. Agobiado por las deudas, entró entonces al servicio de la Armada mexicana, coordinando el corso contra los españoles en 1826, recibiendo el grado de comodoro, y atacando la Florida, lo que le envolvió en un nuevo conflicto diplomático. Pudo, durante estos años, bloquear el tráfico en las costas de Cuba. Habiéndose creado muchos enemigos en México, alegó sentir temor de sufrir un atentado y regresó a los Estados Unidos. Fue enviado como cónsul a Argel en 1830 y a Constantinopla en 1841. Murió en Pera, Turquía, donde había sido nombrado embajador, en 1843. Sobre Porter, ver Elmer W. Flaccus, «Commodore Porter and the Mexican Navy», *Hispanic American Historical Review*, n° 34, 1954, y sobre la familia Porter, Lucas Alamán, *Historia de México*, Jus, 1968, vol. V. También, Mario Lavalle Argudín, *La Armada en el México Independiente* (México: INEH de la Revolución Mexicana y Secretaría de Marina, 1985). Miguel Carranza y Miguel Castillo, *Y la Independencia se consolidó en el mar. Ensayo histórico sobre la guerra entre México y España (1821–1836)* (México: INEH de la Revolución Mexicana y Secretaría de Marina, 2009).

118 No ha de pensarse que los inicios de estas armadas nacionales fuera todo gloria y fama. Algunos viajeros extranjeros que visitaron los puertos del Caribe en estos años y conocieron la realidad de estos buques y sus tripulaciones, no dejaron de sorprenderse por el hecho de que estas flotillas, en las condiciones en que las vieron, pudieran vencer y acorralar a la Real Armada española por tantos años. Solo lo explicaban indicando que la flota española se hallaba aún más debilitada. Uno de ellos, sirva como ejemplo de los demás, el sueco Carl August Gosselman, oficial de la Marina Real sueca, enviado por su gobierno para tantear las posibilidades de establecer relaciones comerciales con la nueva república, de Colombia

Cuando Ángel Laborde fue remitido al Caribe (Puerto Cabello) en noviembre de 1820, con la flotilla compuesta por las fragatas *Ligera* y *Viva*, las dos “rusas” y en mal estado, como la *Astrea*, muy antigua, más la *Aretusa*, comprada en Francia hacía poco, en regular estado, y los bergantines *Jacinto* e *Hiena*, pudo comprobar que las condiciones de la guerra en aquel mar eran completamente diferentes –si no contrarias– a lo que cualquier oficial naval hubiera podido estudiar en la Escuela de Guardiamarinas: ni por el tipo de buques, ni por la forma de maniobrar y navegar en aquel mar, ni por las condiciones en que se desarrollaba aquella guerra.

Con muy pocos medios y completamente desconectado de las operaciones en tierra, como si de dos contiendas diferentes se tratase, Laborde quedó encargado de ir desalojando los puertos que el ejército iba perdiendo. En 1821 fue ascendido a capitán de navío por haber salvado muchas vidas con la evacuación de Caracas, la Guaira y Cumaná, tras la derrota realista de Carabobo en el mes de junio. Concentró las tropas en Puerto Cabello y llevó las gentes a Puerto Rico y a La Habana. Aunque desde Cuba le enviaron la corbeta *Bailén*, el bergantín *Hércules*, la goleta *Morillo*, el pailebote *Conejo* y varias flecheras, eran todos buques de “apariencia”, como informaba a la Secretaría de Marina, especialmente la fragata *Ligera*, que imponía por su tamaño pero que se hallaba en muy mal estado, haciendo mucha agua, sin poder repararla. La escuadra patriota acabó

visitó Cartagena en 1825, y allí pudo contemplar la realidad de la Armada colombiana, según él una colección de embarcaciones viejas pudriéndose sin mantenimiento, entre ellos una fragata, la *Venezuela*, “tan fea como era malo su velamen”, a la que califica como “fantasma del mar”, excepto la tomada a los españoles *Ceres*, de la que dice era un buque “formidable y bello por su figura y su forma de navegar”. De los buques que la República había comprado recientemente en los Estados Unidos, pagando por ellos una verdadera fortuna, anota que estaban amarrados a puerto, vacíos, sin tripulación, pudriéndose al sol, dudando de que alguna vez pudieran navegar. Acerca de la artillería que embarcaban todas estas naves, escribe que “sus cañones debieron haber conocido mejores tiempos”. Sobre sus tripulaciones comenta que se encontraban haciendo ejercicios para una expedición que pensaban organizar sobre Cuba, pero, anota Gosselman, este adiestramiento servía de regocijo para los marineros de los buques de otras naciones que se hallaban en el puerto. “Con raras excepciones, todos los barcos eran mal comandados y tripulados”, haciendo comentarios sobre el almirante Padilla, del que dice era un gran fanfarrón, queriendo “demostrar lo que sabía”, pero “muy popular entre las clases bajas”. Termina afirmando que, más que esta Armada nacional, los que sí hicieron daño de verdad a los españoles fueron los corsarios bajo bandera colombiana, que eran extranjeros casi todos, contra los que “el gobierno de España nada pudo hacer”. Orlando Deavila y Lorena Guerrero, comp., *Cartagena vista por los extranjeros. S. XVIII y XIX* (Cartagena: Universidad de Cartagena, Alcaldía Mayor de Cartagena, Instituto de Historia del Caribe, 2011), 132 y ss.

cercando Puerto Cabello, al mando del comodoro Daniels, que había sustituido a Brión tras su muerte, por lo que Laborde tuvo que retirarse a La Habana para operar desde allí en mejores condiciones, recuperando en ese puerto a las fragatas *Sabina* y *Ceres*,¹¹⁹ aunque perdió a la *Ligera* a finales de 1822, como se comentó. En 1823 con la división a su mando, se dirigió a Puerto Cabello, levantó el bloqueo y navegó hacia la bocana del lago de Maracaibo a fin de socorrer al ejército del general Francisco Tomás Morales, casi 3.000 soldados bien equipados (era el último contingente de tropas realistas que quedaba en Venezuela), embarcarlos y sacarlos mar afuera.¹²⁰ Debió entrar en el lago con navíos de poco calado (los más grandes, las dos fragatas *Sabina* y *Ceres* hubo de dejarlas fondeadas fuera, en Los Taques, al abrigo de los fuertes españoles de San Carlos y San Fernando que protegían la entrada) con las goletas *Julia*, *Mariana*, *María*, *Cora*, *Liberal*, *Estrella*, *Rayo*, *Salvadora*, *Habanera* y *Especuladora*, y los bergantines *Esperanza*, *Riego* y *San Carlos*. Tras una fuerte discusión con Morales sobre cómo mandar la escuadrilla y tras no obtener apoyo desde tierra, Laborde recibió órdenes de salir del lago a sabiendas de que sería derrotado.¹²¹ Porque hasta allí lo había perseguido José Prudencio Padilla con su escuadrilla de goletas y bergantines,¹²² que sí pudo entrar en el lago por su menor calado, burlando la artillería del fuerte de San Carlos.

119 Manera Regueyra, *La Armada en el S. XIX*, 63.

120 Sobre la batalla del lago, entre otros muchos trabajos, Antonio R. Eljuri-Yunez, *La batalla naval del lago Maracaibo* (Caracas: Comandancia General de la Armada Caracas, 1969); Francisco Alejandro Vargas, *Batalla naval de Maracaibo* (Caracas: Monte Ávila, 1973); José María Madueño Galán, «El combate naval del lago de Maracaibo», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 65, 2012.

121 Tras la batalla, continuó por escrito su polémica con Tomás Morales sobre su acción en Maracaibo, publicando ese mismo año *Contestación del capitán de navío don Ángel Laborde, segundo jefe de las fuerzas navales de la América Septentrional, a las inculpaciones que indirectamente le hace el general de campo Francisco Tomás Morales, ex-capitán general de Venezuela, en su parte del 31 de agosto del presente año, dirigido al Excmo. Sr. Capitán General de la isla de Cuba* (Nueva York: George Long Impresor, 1823). Ver también «Carta del comandante de marina del apostadero de Puerto Cabello al ministro de Marina, censurando las determinaciones del general Morales», en: Fernández Duro, *Armada española*, 264.

122 Los bergantines *Independiente*, *Marte* y *Confianza*, las goletas *Lozana*, *Espartana*, *Independencia*, *Emprendedora*, *Antonia*, *Manuela*, *Chitti* y *Peacock* y numerosas fuerzas sutiles conformadas por bongos, flecheras, guairos y piraguas.

En el encuentro de ambas escuadras, Laborde resultó vencido y la mayor parte de sus buques apresados, salvando tres goletas que pudo sacar del lago, llevándolas a Los Taques, donde, recogiendo las fragatas, regresó a Puerto Cabello. Allí reunió lo que pudo salvar del apostadero, lo abandonó y se retiró a La Habana. Pocos días después, Francisco Tomás Morales rindió su ejército sin combatir a cambio de ser transportados a Cuba y Puerto Rico, entregando a los patriotas el material militar, los buques españoles que quedasen en los puertos, la plaza de Maracaibo y el fuerte de San Carlos, el de San Felipe en Puerto Cabello, así como cualquier otra posición que ocuparan los españoles. Era el fin de la presencia española en Venezuela. En el lago, Laborde dejó más de dos centenares de muertos, casi 500 heridos y más de 400 prisioneros. Una derrota en toda regla.



Imagen 5. La escuadra de Padilla fuerza la entrada al lago de Maracaibo, venciendo al fuerte de San Carlos. Óleo (ca.1840) José María Espinosa Prieto. La acción del castillo de Maracaibo. Museo Nacional de Colombia.

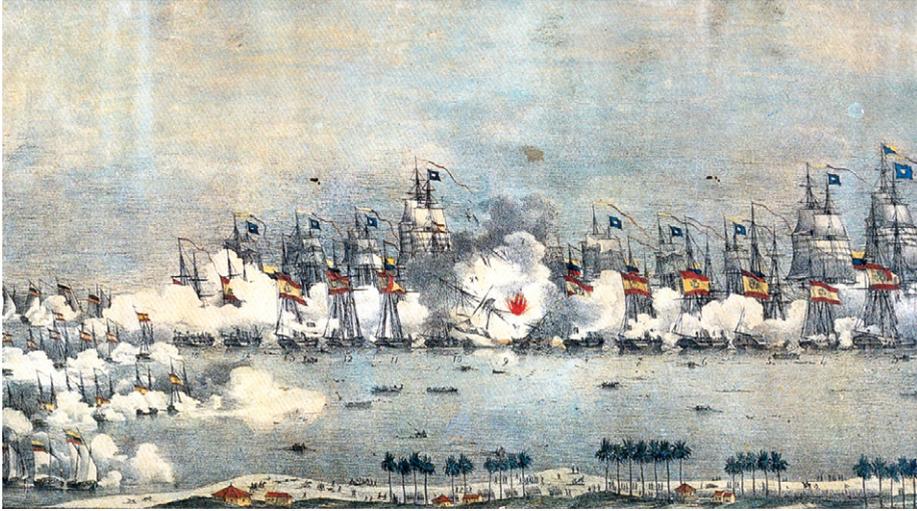


Imagen 6. Fragmento de uno de los tres grabados o «Escuadras Navales. Vistas del Combate de Maracaibo». ¹²³ En el borde inferior, la costa de Maracaibo, al oeste del lago, donde se hallaban las tropas de Morales. Más arriba, la primera fila de buques, la escuadra de Laborde. Detrás de ella, con banderas de rectángulos cuadrados, la escuadra de Padilla. En el centro uno de los buques de Laborde hace explosión.

Con las tres fragatas restantes la Sabina, la Aretusa y la Ceres, intentó desde Cuba mantener el tráfico comercial y las comunicaciones frente a la nube de corsarios de todo tipo que le cayó encima, perdiendo al año siguiente la *Ceres* en un ataque de dos buques colombianos. Una tarea difícil.

Mientras tanto, después de 1825, y para comprender hasta qué punto la pérdida de la guerra naval en América por parte de la monarquía española había desbordado las posibilidades de respuesta de la Real Armada, los corsarios americanos, especialmente los argentinos pero también los colombianos, buques norteamericanos muchos de ellos, ¹²⁴ comenzaron

123 Su autor fue Jaime Brun y Castellar, natural de Mataró y ayudante de Padilla durante la guerra. Vendía los grabados en su casa de Cartagena, n° 53, Calle de la Factoría, barrio de Santo Domingo. Museo Nacional de Colombia en Bogotá, Registro 560, n° 1221, 1222–A y 1222–B. También en el Museo del Banco de la República. Bogotá. Miguel López de Serna, “Capitán de Navío Jayme Brun y Castellar”. <http://www.monografias.com/trabajos61/historia-colombia-venezuela/historia-colombiavenezuela.shtml>

124 T. S. Currier, *Los cruceros del General San Martín: Investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas* (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1944).

a hostigar el tráfico comercial español en la misma península ibérica, entre Canarias y el cabo de San Vicente, en el estrecho de Gibraltar, donde tenían una de sus bases de aprovisionamiento, en el Cantábrico y el Mediterráneo, sin que fuese posible neutralizarlos para gran escándalo del comercio y de la opinión pública española.¹²⁵ Fueron numerosos los buques del comercio español apresados por estos corsarios en lugares tan diferentes y alejados uno de otros como Luarca, Gandía, Gijón, Almería, Rías Bajas, la costa catalana, etc., lo que indica la libertad e impunidad con que actuaban,¹²⁶ incluso apresando cerca de Cádiz a dos fragatas de la Compañía de Filipinas en las que viajaban el Capitán General y un obispo, destinados a aquellas islas.¹²⁷

Laborde escribió centenares de cartas al ministro de Marina, no solo explicando los sucesos de la guerra, sino remitiéndole una “íntima y reservada declaración de padecimientos, viviendo en la mayor miseria, sin pagas, sin vestidos, sin ración a veces, reducidas las tripulaciones por efecto de la miseria misma, de las enfermedades y de la deserción”, terminando alguna de ellas muy dramáticamente, al afirmar que continuaría “anteponiendo a la petición de socorros la seguridad de estar todos dispuestos al sacrificio”.¹²⁸ Aún pudo recibir el refuerzo desde Cádiz en 1825 de la fragata *Casilda*, y con las tres se dispuso a defender el fuerte de San Juan de Ulúa en el puerto de Veracruz, el último reducto en México, pero no solo no lo logró (el fuerte capituló en noviembre de ese año) sino que una fuerte tormenta casi le destruye las tres fragatas. Como también se comentó, todas quedaron muy maltratadas y en peligro de desguace,

125 Ver al respecto, Feliciano Gámez Duarte, *El desafío insurgente: análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular. 1818–1828*, Tesis doctoral, Universidad de Cádiz, 2004, y la publicación de la misma, Gámez Duarte, *Del uno al otro confín: España y la lucha contra el curso insurgente hispanoamericano, 1812–1828* (Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 2008). Y el muy ilustrativo trabajo de Serrano Mangas, F., «La Armada española ante los corsarios colombianos de 1826», *Revista de Historia Naval*, n° 2, 1983. Ver también *Gazeta de Madrid*, mayo 1819, con muchos detalles sobre los buques apresados, sus cargas, sus aprehensores y los lugares donde se perdieron.

126 Ver los expedientes sobre estas actividades en Archivo Histórico Nacional, Madrid, AHN, Consejo de Estado, legajos 214 y 215.

127 Fernández Duro, *Armada española*, 169.

128 «Correspondencia del comandante Don Ángel Laborde con el Ministro de Marina», citada por Fernández Duro, *Armada Española*, 235.

lo que sucedió enseguida. Solo la *Casilda* pudo regresar a Cádiz, donde le aguardaba el mismo destino. Para finales de 1825, la guerra en América había acabado con los restos de la Real Armada.

Bibliografía

Fuentes de Archivo

Archivo Histórico Nacional (AHN), Madrid – España. Consejo de Estado.

Archivo General de la Armada Álvaro de Bazán (AGMAB), España. Sección Cuerpo General.

Archivo General de la Marina de Bazán (AGMB). Expediciones a Indias, Expediente 1819, I, Buques.

Archivo General de Indias (AGI), Madrid – España. Papeles de Cuba. Archivo General de Indias (AGI), Madrid – España. Ultramar. Archivo General de Indias (AGI). Sevilla – España. Informe del general Pablo Morillo a las Cortes el 24 de abril de 1821.

Gazeta de Madrid, mayo 1819.

Museo Naval. Madrid, Manuscritos.

Pablo Morillo al Ministro de Guerra. Real Academia de la Historia, Colección Pablo Morillo.

Servicio Histórico Militar, Madrid – España. Sección Ultramar.

Tipográfico de Benito Hortelano. Madrid – España, 1846.

Referencias bibliográficas

Alamparte Guerrero, Antonio. «La Escuadra vendida por Alejandro I a Fernando VII». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 36, (2001).

Alcalá Galiano, Antonio. «Memorias de D. Antonio Alcalá Galiano». En *Obras escogidas. Recuerdos y Memorias*, n° 84 (1955).

Antei, Gregorio. *Mal de América. Las obras y los días de Agustín Codazzi*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1993.

Aragón, Miguel “La última singladura del navío San Telmo”. *Revista Española de Defensa*. (1990).

Archivo del Senado, Madrid – España. Expediente personal del prócer del reino D. Pascual Enrile y Alcedo, HIS-0150-02.

Arosemena, Mariano. *Apuntamientos históricos, 1801-1840*. Panamá, 1949.

Arregui, Salvador. «La Instrucción de guardacostas de 1803», *Anales de la Universidad de Murcia*, vol. XXXIX (1982).

Barry Gaspar, David y Geggus, David Patrick (eds.) *A Turbulent Time: The French Revolution and the Great Caribbean*. Bloomington: Indiana University Press, 1997.

Bartley, Russell H. *Imperial Russia and the Struggle for Latin American Independence*. Austin: TSUP, 1978.

Bermúdez Castillo, Jairo A. y Delgado Osorio, Claudia Patricia. «Carteles impresos en Bogotá durante el S. XIX». *Exploración y análisis, Kepes*, n° 16 (2017).

Bertocchi Morán, Alejandro Nelson. «Agosto de 1812: el naufragio del navío San Salvador en la bahía de Maldonado». *Revista de Historia Naval*, n° 69 (2000).

Bonilla, Juan de Dios. *Historia Marítima de México*. México: Ed. Litorales, México, 1962.

Bushnell, David, comp. *La República de las Floridas*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1986.

Caballero, Beatriz. *Las siete vidas de Agustín Codazzi*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1994.

Cacua Prada, Antonio. *El corsario Luis de Aury, Intimidaciones de la independencia*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 2001.

----- *El corsario Luis de Aury, Intimidaciones de la independencia*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 2001.

Capriles, María Elena. «Bolívar, la actuación de Venezuela en el Caribe a través de sus corsarios: Santo Domingo, Puerto Rico, Cuba y México». *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, n° 355 (2006).

Castillo, Miguel C. «La Independencia se consolidó en el mar». *Ensayo histórico sobre la guerra entre México y España (1821–1836)*. México: INEH de la Revolución Mexicana y Secretaría de Marina, 2009.

Castillón, J. A. ed. *Informes y manifiestos de los Poderes Ejecutivo y Legislativo de 1821 a 1904*. México: Imprenta del Gobierno Federal, 1905.

Cervera Pery, José. *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Madrid: Mapfre, 1992.

Codazzi, Agustín. *Memorias*. Bogotá: Banco de la República, 1973.

Conde Calderón, Jorge. «El general José Padilla: entre el heroísmo naval y la acción política». En Conde Calderón, Jorge y Helg, Aline, *Padilla, libertador del Caribe Grancolombiano*, coord. Cartagena: Ed. Unitecnología, 2011.

Cuño Bonito, Justo. *El retorno del rey. El restablecimiento del régimen colonial en Cartagena de indias, 1815–1821*. Castellón: Universidad Jaime I, 2008.

Currier, T.S. *Los cruceros del General San Martín: Investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1944.

Cussik, J. G. *The Other War of 1812: The Patriot War and the American Invasion of Spanish Florida*. Athens: University of Georgia Press, 2007.

Davis, W. C. *The Pirates Laffite: The treacherous world of the corsairs of the Gulf*. Orlando: Harcourt, 2005.

De Andrés Martín, Juan Ramón. «La reacción realista ante los preparativos insurgentes de Javier Mina en los Estados Unidos y Haití, 1816–1817». *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, n° 114 (2008).

De la Pezuela, Joaquín. *Memoria de gobierno del virrey Pezuela (1816–1821)*. Editado por Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena. Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano–Americanos de Sevilla, 1947.

Deavila, Orlando y Guerrero, Lorena, comp. *Cartagena vista por los extranjeros. S. XVIII y XIX*. Cartagena: Universidad de Cartagena, 2011.

Delgado Nieto, Carlos. *José Padilla, estampa de un almirante*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1973.

Díaz Díaz, Oswaldo. «*La Reconquista española. Invasión Pacificadora. Régimen del terror. Mártires, conspiradores y guerrilleros, 1815–1817*». *Historia Extensa de Colombia* vol. VI. Bogotá: Ed. Lerner, 1964.

Díaz Ugueto, Manuel, *Luis Brión 1782–1821: Almirante de la libertad*. Caracas: Presidencia de la República, 1971.

Didier, Alejandra y Riveros, Alex. «Arqueología histórica en la plaza Sotomayor de Valparaíso: el primer muelle del puerto principal». *Revista de Antropología Chilena*. Volumen Especial, (2004).

Duarte French, Jaime. *América de Norte a Sur ¿Corsarios o Libertadores?* Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1975.

Egea López, Antonio. «Ángel Laborde, comandante del Apostadero de La Habana», *Revista de Historia Naval*, n° 28, (1990).

Eljuri–Yunez, Antonio R. *La batalla naval del lago Maracaibo*. Caracas: Comandancia General de la Armada, 1969.

Fernández Duro, Cesáreo. «Correspondencia del comandante Don Ángel Laborde con el Ministro de Marina», Armada Española.

————— *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Museo Naval, 1972–1973.

————— *Naufraios de la Armada española*. Sevilla: Renacimiento, 2009.

Ferrer, Ada. «Haití, Free Soil and Anti–slavery in the Revolutionary Atlantic». *American Historical Review*, vol. 117 (2012).

Flaccus, Elmer W. «Commodore Porter and the Mexican Navy». *Hispanic American Historical Review*, n° 34 (1954).

Flórez Álvarez, Leonidas. *Acción de la Marina Colombiana en la guerra de Independencia*. Bogotá: Talleres del Estado Mayor General, 1919.

Fontana, Josep. *La quiebra de la monarquía absoluta 1814–1820. La crisis del antiguo régimen en España*. España: Editorial Crítica, 2002.

Franco, José Luciano. *Política continental americana de España en Cuba, 1812–1830*. La Habana: Talleres del Archivo Nacional, 1947.

----- *La batalla por el dominio del Caribe y el Golfo de México*. La Habana: Instituto de Historia, Academia de Ciencias, 1964.

Fuentes Crispín, Nara. *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe Colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2013.

Gámez Duarte, Feliciano. *Del uno al otro confín: España y la lucha contra el curso insurgente hispanoamericano, 1812–1828*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 2008.

----- *El desafío insurgente: análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular. 1818–1828*. España: Universidad de Cádiz, 2004.

García del Pino, César. *Corsarios, piratas y Santiago de Cuba*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 2009.

García-Torralba Pérez, Enrique. *Navíos de la Real Armada. 1700–1860*. Madrid: Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, 2016.

Geggus, David Patrick y Fiering, Norman, eds. *The World of the Haitian Revolution*. Bloomington: Indiana University Press, 2009.

Géigel Sabat, Fernando José. *Corsarios y piratas de Puerto Rico: episodios en Puerto Rico durante la Guerra de los Estados Unidos con los piratas de las Indias Occidentales, 1819–1825*. San Juan: Cantero Fernández & cía., Inc., 1946.

Grafenstein Gareis, Johanna Von. «Insurgencia y contrainsurgencia en el golfo de México, 1812–1820». En: *La Independencia de México y el proceso autonomista novohispano, 1808–1824*, Instituto de Investigaciones Históricas. México: UNAM, 2001.

----- *Los contactos de los insurgentes con el exterior: corso, tráfico de armas e incursiones armadas*. Editado por Galeana Patricia. México: FCE, 1999.

Guzmán, José R. «Aventureros, corsarios e insurgentes en el Golfo de México», *Boletín del Archivo General de la Nación* (1972).

Hartog, J. *Biografía del Almirante Luís Brión*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1983.

Helg, Aline. «El general José Padilla en su laberinto: Cartagena en el decenio de 1820». En *Cartagena de Indias en el S.XIX* Calvo, Eds. Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo. Bogotá: Banco de la República, 2002.

Hernández de Alba, Guillermo. «Recuerdos de la Reconquista: el Consejo de Purificación». *Boletín de historia y Antigüedades*, n° 227 (1935).

Iriarte, Tomás. «Memorias del general Iriarte». En: *Textos fundamentales*. Buenos Aires: Fabril, 1962.

Laffite Carles, Christiane. *La Costa Colombiana del Caribe, 1810–1830*. Bogotá: Banco de la República, 1995.

Landers, Jane. *Atlantic Creoles in the Age of Revolutions*. Cambridge y Londres: Harvard University Press, 2010.

Lavalle Argudín, Mario. *La Armada en el México Independiente*. México: INEH de la Revolución Mexicana y Secretaría de Marina, 1985.

Lemoine Villacaña, Ernesto. *La Revolución de Independencia. 1808–1821. Testimonios, bandos, proclamas, manifiestos, discursos, decretos y otros escritos*. México: Departamento del Distrito Federal, 1974.

Linebaugh, Peter y Rediker, Marcus. *La hidra de la revolución. Esclavos, marineros y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica, 2005.

López de Serna, Miguel. «Capitán de Navío Jayme Brun y Castellar». <http://www.monografias.com/trabajos61/historia-colombia-venezuela/historia-colombia-venezuela.shtml>

Madueño Galán, José María. «El combate naval del lago de Maracaibo». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 65 (2012).

Manera Regueyra, Enrique, dir. *El buque en la Armada española*. Madrid: Sílex, 1981.

----- «La Armada en el S. XIX». En: *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*. Barcelona: Alhambra, 1986.

Marchena Fernández, Juan. «¡Obedientes al rey y desleales a sus ideas? Los liberales españoles ante la “reconquista” de América durante el primer absolutismo de Fernando VII. 1814–1820». En: *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias en Iberoamérica*. Castellón: Universidad Jaume I, 2008.

----- «El ejército y la marina de la monarquía española en el proceso de las independencias latinoamericanas» En: *La Cuestión Colonial*, editado por Heraclio Bonilla. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2011.

----- «El juego de los tronos. 1815. Morillo y la deseada guerra del rey» En: García-Estrada, Rodrigo, Córdoba-Restrepo, Juan Felipe, 1816: *El terror y la sangre sublime*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2016.

----- «Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas marea». En: *Vientos de Guerra: apogeo y crisis de la Real Armada: 1750–1823*. Madrid: Doce Calles, 2018.

Mazzeo, Juan José. «El viaje del navío San Telmo y sus posibles restos en Base Artigas». Ponencia presentada al II Encuentro de Historia Antártica Iberoamericana. Lima, 1994.

Mier, José María de. *Padilla*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1978.

Mítiuckov, Nikolay W., y Anca Alamillo, Alejandro. *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817*. Pontevedra: Damaré Ediciones, 2009.

Mollá Ayuso, Luis. «El navío San Telmo». *Revista General de Marina*, 2002.

Morillo, Pablo. *Memorias del General Morillo*. París: P. Dufart, 1826.

Ortega Ricaurte, Enrique. *Luis Brion, de la Orden de Libertadores, primer almirante de la República de Colombia y general en jefe de sus ejércitos, 1782–1821*. Bogotá: Ed. Minerva, 1953.

Ortiz Sotelo, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746–1824*. México: Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 2015.

Pablo Morillo al Ministro de Guerra. Real Academia de la Historia, Colección Pablo Morillo.

Pérez Morales, Edgardo. *El gran diablo hecho braco: Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe, 1791–1817*. Bucaramanga: Universidad Nacional de Santander, 2012.

----- *El gran diablo hecho Barco: Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe, 1791–1817*. Bucaramanga: Dirección Cultural UIS, 2012.

Pérez Tenreiro, Tomás y Navarro Laborde, Ángel. *Capitán de navío. Relación documental de los sucesos de Venezuela, 1822–1823*. Caracas: Academia de la Historia, 1974.

----- *José Tomás Boves: Primera lanza del Rey*. Caracas: Oficina Técnica del Ministerio de Defensa, 1969.

Pérez Turrado, Gaspar. *La Marina española en la independencia de Costa Firme*. Madrid: Editorial Naval, 1992.

----- *Gaspar. La marina realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1997.

Quintero Saravia, Gonzalo M. «Pascual Enrile, Jefe de la Escuadra de la Expedición de Pacificación a Costa Firme (1815–1817)». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 65 (2012).

Ramírez de Villa-Urrutia, Wenceslao. *Las mujeres de Fernando VII*. Madrid, Francisco Beltrán, 1925.

Recopilación documental. Bogotá: Ed. Minerva, 1953.

Rediker, Marcus. *Villains of all Nations. Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2004.

Rivera Cabrieles, Leticia. «Historia del Corso y la guerra naval en México». *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*, n° 4 (2011).

Robinson, William Davis. *Memorias de la revolución de México y de la expedición del general D. Francisco Javier Mina*. México: Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, 1987.

————— *Memorias de la revolución mexicana: incluyen un relato de la expedición del general Xavier Mina*. México: UNAM, 2003.

Rodigneaux, Michel. *La guerre de course en Guadeloupe, XVIIIe–XIXe siècles. Ou Alger sous les tropiques*. París: L'Harmattan, 2006.

Rodil, José Ramón. *Memoria del sitio del Callao*. Editado por Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena. Sevilla: EEHA, 1955.

Rodríguez Aldana, Christian Anthony. “Las últimas banderas”. En: *las últimas batallas por la Independencia del Perú. 1824–1826*. Lima: Escuela de Historia, Universidad Nacional de San Marcos, 2016.

Rodríguez Aldana, Christian Anthony. «Materiales para el estudio de la resistencia del Callao (1824–1826)». *Documenta de Historia Militar*, n° 4 (2013).

Rodríguez González, Agustín. *La Armada española y La Habana en el siglo XIX. La Habana, puerto colonial siglos XVIII–XIX*. Madrid: Fundación Portuaria, 2000.

----- «Jacinto Romarate: el último e invicto defensor español del Plata». *Revista General de Marina*, n° 257, (2009).

Rosily, Porlier y Jarava, A. «Bicentenario del brigadier de la Real Amada D. Rosendo Porlier». *Revista General de Marina*, n° 3-16 (1971).

Rubio Mañé, José Ignacio. *Los piratas Laffite*. México: Polis, 1938.

Ruiz García, Vicente. *Las naves de las cortes. El último servicio de la marina de la ilustración*. Madrid: Editorial Silex, 2013.

Sánchez Carrión, José María. *Los ingenieros de marina, motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española. 1770-1827. Su organización, academia y realizaciones*. Madrid: U. Politécnica de Madrid, 2009.

Saralegui y Medina, Manuel. *Un negocio escandaloso en tiempos de Fernando VII*. Madrid, 1904.

Scott, Julius S. «Afroamerican Sailors and the International Communication Network. The Case of Newport Bowers». En: *African Americans and the Haitian revolution*, Editado por Jackson, Maurice y Bacon, Jacqueline. Nueva York: Routledge, 2010.

----- «Crisscrossing Empires: Ships, Sailors and Resistance in the Lesser Antilles in the Eighteenth Century». En: *The Lesser Antilles in the Age of European Expansion*. Gainesville: Florida University Press, 1998.

Scott, Rebeca J. y Hébrard, Jean M. *Freedom Papers. An Atlantic Odyssey in the Age of Emancipation*. Cambridge: Harvard University Press, 2012.

Serrano Mangas, F. «La Armada española ante los corsarios colombianos de 1826», *Revista de Historia Naval*, n° 2 (1983).

Sevilla, Rafael. *Memorias de un militar. La Guerra de América*. París: Casa editorial Franco-Ibero-Americana, 1925.

Soriano Lleras, Andrés. *Escritos sobre Agustín Codazzi*. Bogotá: Aedita Editores Ltda., 1962.

Soto y Abbach, Serafín María de. *Historia Orgánica de las Armas de Infantería y Caballería*. 1854.

Subero, Jesús Manuel, Luisa Cáceres de Arismendi. *Cronología vital*. Venezuela: Imprenta Oficial Estado de Nueva Esparta, 1999.

Torres Almeyda, Jesús. *El almirante José Padilla (Epopéya y martirio)*. Bogotá: Imprenta y Litografía de las Fuerzas Militares, 1981.

Vargas, Francisco Alejandro. *Batalla naval de Maracaibo*. Caracas: Monte Ávila, 1973.

Von Grafenstein Gareis, Johanna. «Curso y Piratería en el Golfo-Caribe durante las guerras de independencia hispanoamericanas». En: *La violence et la mer dans l'espace Atlantique (XIIe-XIXe siècle)*. Rennes: Université de Rennes, 2004.

Wagner de Reyna, Alberto. «Ocho años de La Serna en el Perú. De La Venganza a La Ernestine» En *Quinto Centenario*, n° 8 (1985).

Warren, Harris Gaylord. *The Sword Was Their Passport: A History of American Filibustering in the Mexican Revolution*. Nueva York: Kennicatt, 1943.

Zapata Olivella, Manuel. *Piar, Petión, Padilla: tres mulatos de la revolución*. Caracas: Universidad Simón Bolívar, 1986.