ASPECTOS NAVALES DE LAS GUERRAS DE EMANCIPACIÓN HISPANOAMERICANAS, 1816-1826

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de navío (retirado)

Antecedentes. Del apogeo al abandono de la marina de guerra española

El marqués de la Ensenada había propuesto un plan estratégico (1751) a Fernando VI, que venía madurando de tiempo atrás:

> «… Por antipatía y por interés serán siempre enemigos los franceses y los ingleses, porque unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España y su América es el que más nos importa (…) V.M. sea galanteado por la Francia para que unida su armada con la de España (proponía llegar a tener 100 navíos de línea) sea superior a la de Inglaterra (…) y contar con 100 batallones y 100 escuadrones …» (BLANCO NÚÑEZ: 2001),

para que, aliados con Inglaterra, sumaran más que el ejército francés, al cual se podría atacar simultáneamente desde los Pirineos y Flandes.

Subió al trono Carlos III, se desterró a Ensenada, se perdió mucho en la malhadada guerra de los Siete Años y se recuperó algo en la exitosa (según Floridablanca) guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América. Pero los designios del exonerado ministro, el creador de los portentosos arsenales de Ferrol, La Carraca (que ya existía como astillero), Cartagena (donde estaba la por él disuelta Capitanía General de las Galeras de España) y La Habana, continuaban inspirando los planes estratégicos españoles; y así, en 1793 se alcanzaba el apogeo orgánico, cuando la Armada contaba con 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas, 436 menores. Sin embargo, ese proyecto de Marina gigante tenía los pies de barro, pues adolecía de falta de marinería y de poder marítimo (marina mercante, de pesca, industrias de la mar…), y muy pronto adolecerá de falta de «presupuesto».

En 1796 se bota en Ferrol el navío *Argonauta,* de la serie del *Montañés* (1794) y el *Neptuno* (1795), obra del ingeniero y brigadier de la Real Armada don Julián Retamosa, considerados los mejores navíos entre todos los presentes en el combate de Trafalgar. Pero, tras la entrega a la Armada de esta serie, no se volvió a invertir ni a gastar en arsenales hasta décadas más tarde.

Por el Tratado de San Ildefonso (1801) se entregaron a Francia seis navíos y se permitió a los franceses escoger los que consideraron mejores. Al año siguiente se produjo el primer corte de cuentas (haberes del personal), es decir, se ordenaba entregar una paga y se anulaban todas las no percibidas anteriormente, de ellas y hasta 1828, hubo cinco en Cádiz, tres en Cartagena y tres en Ferrol, 79 millones pesetas (hoy, 474.419 euros…)

En Trafalgar (1805) se perdieron diez navíos, entre el combate y el gran temporal que le siguió. Quedaban todavía cincuenta, que se dejaron pudrir en los arsenales cuando, en América y en 1806, la Marina salvaba el virreinato de la Plata (Liniers, Concha…)

Tras el Dos de Mayo de 1808 se cambió de aliado: la escuadra inglesa que bloqueaba Cádiz pasó a ser «amiga», el mar era inglés, los ministros de Guerra y Marina (Cornel y Escaño) decidieron que la Marina desembarcase y se incorporase a los frentes de batalla. Incluso los obreros de los arsenales fueron encuadrados en batallones.

Sin embargo, la plata seguía llegando en buques de la Armada… con su gente a medio sueldo y media ración de Armada, e incluso en ocasiones, sin ración. Son los tiempos en que se cantaba: «Un soldado de Marina se puso a pintar al sol / y del hambre que tenía pintó un pan de munición». Vean algunas muestras de este importante cometido:

— en 1809, el navío *San Fulgencio* regresó de Lima con caudales, y el *San Justo*, con dos millones de pesos;
— en ese año se produjo el Grito de Chuquisaca (La Plata, hoy Sucre [Bolivia]; entonces, Las Charcas [virreinato del Plata]);
— en 1810, el *Algeciras* llegó a Cádiz con caudales. Es el mismo año en que los revolucionarios del Plata fusilaron a los victoriosos de los ingleses y los entierran en una fosa común con la identificación CLAMOR (*C*oncha, *L*iniers, *A*llende, *M*oreno, *O*rellana [este último, el obispo, no llegó a ser fusilado, por temor de los independentistas a toparse con la Iglesia] y *R*odríguez);
— en 1811 arribó a La Coruña, en bandolas y con caudales, la fragata *Venganza*.

Finalmente, durante esta penosa década se producirán muchas muertes por inanición entre los generales, jefes y oficiales de Marina. Conocemos cantidad de partes de los capitanes generales de los departamentos dando cuenta de ellas y de los hundimientos de barcos por falta de carenas, que alcanzaron también a la siguiente década.

Ejemplos de eficacia y de podredumbre

Tras la aludida alianza con Inglaterra, la fragata de 40 cañones *Santa Sabina*[1], construida en Ferrol en 1781, fue enviada a carenar al arsenal de Portsmouth, entre el 20 de septiembre de 1811 y el 29 de junio de 1813. En 1817 la encontramos en Soto la Marina (Nueva España), donde deshizo la expedición[2] de Francisco Javier Mina («Mina el Mozo», sobrino de Espoz y Mina), el cual acudía a luchar, en México, contra «la tiranía» de Fernando VII, financiado por Inglaterra; una vez detenido, fue fusilado en el rancho del Venadito (Guanajuato) el 27 de octubre de 1817, por orden del virrey Juan Ruiz de Apodaca, que era teniente general de la Real Armada y había sido el primer enviado a Londres por la Junta Central sevillana, en enero de 1809, a recabar ayuda para la lucha contra los franceses[3]. En 1823, la misma *Sabina*, incorporada en La Habana tras la increíble hazaña de la *Ligera* que citaremos más adelante, cuando izaba la insignia de don Ángel Laborde rompió el bloqueo de Puerto Cabello, capturó a la fragata *María Francisca* y a la corbeta *Zafiro*, en 1825 consiguió romper el bloqueo de San Juan de Ulúa y, finalmente, un temporal la obligó a regresar a La Habana, donde fue desguazada en 1828.

Otros barcos fueron enviados a carenar al arsenal inglés de Mahón, entre ellos el navío *Vencedor*, que se hundió el 2 de noviembre de 1810, debido a su pésimo estado, cuando corría un temporal en la costa de Cerdeña.

Caso contrario al de la eficaz y bien carenada *Sabina* lo encontramos en el departamento de Ferrol, donde, tras la marcha de su escuadra a Cádiz, quedaron, para el servicio del Cantábrico y costas gallegas, únicamente la fragata *Magdalena*, el bergantín *Palomo* y varios menores. Los dos primeros fueron sorprendidos por una galerna en la ría de Vivero, cuando participaban en la expedición del general Renovales a Santander, y en el mismo aciago día que el citado *Vencedor*, se despedazaron contra las rocas, con pérdida de 480 hombres. En el pueblo ferrolano se escuchó el triste romance:

Dime, bergantín Palomo*,*
¿dónde fue tu perdición?
En la ría de Vivero
y al toque de la oración.

Di, fragata Magdalena*,*
¿qué mal viento te dio el mar?
Todos los vientos son buenos
si Dios no da tempestad.

---

(1) Durante el periodo liberal –los famosos tres «mal llamados años» (1820-1823), tras el levantamiento de Riego– se le cambió el nombre por el de *Constitución*.

(2) Compuesta por la fragata *Cleopatra* y el bergantín *Neptuno*.

(3) Firmó el Tratado de Londres (14/1/1809). La política mexicana convirtió a Mina en héroe de su independencia.

Excusamos decir que los buques ingleses fondeados ese mismo día en Vivero, con buenos cables y anclas de respeto, aguantaron perfectamente la galerna. Los españoles no tenían las de la «esperanza», por haberlas perdido previamente en Santoña debido al mal estado de sus cables.

Los apostaderos de Ultramar

El año de 1767, La Habana fue declarada puerto capital y apostadero de los buques de guerra destinados a la América Central, trasladándose allí la primitiva jefatura, que estaba establecida, desde 1560, en San Juan de Ulúa (Veracruz), que pasó a ser apostadero en 1817.

La Habana, que había heredado la capitalidad isleña de Santiago de Cuba (en la Armada se denominaba «Cuba», a secas, a Santiago de Cuba) en pleno siglo XVI, era el puerto de reunión de las flotas y armadas que zarpaban para España, desde que el piloto Antón de Alaminos descubriera (1515) el canal nuevo de Bahamas y la corriente del Golfo, lo que acortó en gran medida la derrota del regreso. Trasladar allí la comandancia de las fuerzas navales en la América Central puede interpretarse como cierto signo de abandonismo, aunque faltaban 41 años para el comienzo de las emancipaciones.

En La Habana residía el comandante general del apostadero (normalmente del empleo de jefe de escuadra), su mayor general (jefe de Estado Mayor en el lenguaje actual), un capitán de fragata, dos tenientes de navío y el capitán de navío/fragata jefe del arsenal. Este último contaba con un ingeniero, un jefe del parque de artillería, un guardalmacén y un comisario a sus órdenes. Los puertos principales de la isla (Cuba, Cienfuegos, Batabanó, Matanzas y Nuevitas) tenían comandancias de Marina servidas por capitanes de fragata o tenientes de navío; los secundarios los servían oficiales de distintos cuerpos, empleos y en diversas situaciones administrativas. Cuba tenía, además, un modesto arsenal.

Puerto Rico contaba con siete comandancias de Marina, mandadas por tenientes de navío. En San Juan se estableció, desde 1800, un arsenal dotado con barracones de madera, al cual, en 1825, se añadió un tinglado, un cuerpo de guardia, un pantalán y un aljibe. Tras las emancipaciones se construyó el que conocemos hoy en día (restaurado no hace mucho).

En 1768 se trasladó a San Blas de California (Nueva España) el apostadero de Acapulco, cabecera del famoso Galeón de Manila o de Acapulco, que sostuvo durante siglos la conexión de España con Filipinas (Sevilla/Cádiz, Veracruz, Acapulco, Cavite y regreso). Desde San Blas, que mandaba un capitán de fragata, se organizaron las exploraciones al norte de California, hasta Nootka, en busca del legendario estrecho de Juan de Fuca (1799).

Para la Mar del Sur se estableció de antiguo el apostadero de El Callao de Lima, al mando de un capitán de navío, el de más categoría en el virreinato del Perú. Tuvo este apostadero el triste privilegio de ser la última plaza del continente en arriar la bandera de España en América, el 23 de enero de 1826

(en San Juan de Ulúa se había arriado el 18 noviembre anterior). Los apostaderos subordinados de dicha Mar del Sur (océano Pacífico) estaban establecidos en el puerto más comercial de aquellas costas, Guayaquil, con un capitán de fragata. Para las aguas de la capitanía general de Chile y la guarda del estrecho de Magallanes contaban en Concepción con un capitán de navío; en Valparaíso, con un teniente de navío, y con un alférez de navío en Talcahuano.

Montevideo, mandado por un capitán de navío, relevó a Buenos Aires como base naval del Plata, debido a la dificultad que presentaban los camellones de arena que ensuciaban la canal de acceso porteña. En la capital quedó un capitán de fragata.

El antiguo puerto de entrada de las flotas al Caribe, Cartagena de Indias (o de Poniente), se convirtió en apostadero, mandado por un capitán de navío. Poseía arsenal, donde residía la comandancia general de las Fuerzas Marítimas de la Costa Firme (o Escuadrilla Real). Contaba con las comandancias de Marina de Cumana, Guayana y Puerto Cabello (mandadas por tenientes de navío). Este último había sido base de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1730-1785), que estuvo muy relacionada con la Real Armada.

Resumen del personal para quince mil millas de costa…

Mandos: 28 oficiales de Marina, 1 oficial general, 12 jefes, 15 oficiales, más comisarios, contadores, médicos, ingenieros y las dotaciones de los buques (la mayoría pertenecientes a las fuerzas sutiles).

El hecho de que dependiesen directamente del secretario de Marina (y, en muchos gobiernos, también de Indias), lo que implicaba tener jurisdicción propia, los mantenía fuera de la órbita del poder virreinal, indistintamente de quién fuese el virrey, por lo que surgieron constantes conflictos con ellos, los cuales «acataban, pero no obedecían, las órdenes».

En cuanto a la fuerza desplegada en estos apostaderos del litoral americano de ambas orillas, a veces contaban con un solo buque o con ninguno, y en ocasiones con flotillas de sutiles muy heterogéneas. También, en periodos de guerra, se expidieron multitud de patentes de corso.

Un oficial ilustrado de mar y tierra: don Pascual de Enrile y Alcedo

Nacido en Cádiz el 13 de abril de 1772, fue enviado a estudiar al Colegio Clementino de Roma –el mismo en el que había cursado sus estudios don Federico Gravina y Nápoli–, para enseguida sentar plaza de guardiamarina (núm. 3.372) [VÁLGOMA y FINESTRAT: 1946, p. 222)[4], en la Compañía de

(4) Su hermano Francisco (guardiamarina núm. 3.458, también de la Compañía de Ferrol), nacido en La Habana en 1775, sentó plaza el 26/7/1791.

Teniente general don Pascual de Enrile y Alcedo. (Cortesía MNM)

Ferrol, el 18 de junio de 1788. Era hijo de Jerónimo Enrile, marqués de Casa Enrile, y de María de la Concepción Alcedo, hija del marqués de Villaformada, del Consejo de Su Majestad y oidor de la Real Audiencia, y hermana del teniente de navío don Pascual Alcedo. Ambos progenitores eran gaditanos.

Don Pascual Enrile, como la mayoría de sus compañeros, combatió en el Ejército durante la guerra de la Independencia y regresó a la Armada con el empleo de brigadier. El 17 de febrero de 1815 zarpó de Cádiz mandando la escuadra (5 navíos de línea, 1 navío mercante, 2 fragatas, 1 corbeta, 1 galeota y 65 transportes) que transportaba al ejército del general Morillo, del cual, al mismo tiempo, era 2.º jefe.

Uno de los problemas con que se encontraron estos jefes fue el de que, durante los años de guerra, en los asedios a Cádiz y sucesivos, las logias minaron la disciplina, y los «criollos» destinados en la Península ansiaban regresar para unirse a los revolucionarios independentistas, por lo que se terminó ordenando que ningún oficial nacido en territorios de Ultramar pasase destinado a América. Entre los famosos que hicieron grandes carreras en sus nuevas patrias encontramos al alférez de navío José Matías Zapiola y a los guardiamarinas Manuel Blanco Encalada y Benito Lynch y Roo[5]; también al capitán José de San Martín –que vertió su sangre en Bailén defendiendo la independencia de España, y estuvo dos años embarcado en la fragata *Santa Dorotea* (GUILLÉN TATO y GUILLÉN SALVETTI: 1966)[6]–, o al cadete del Regimiento de Dragones de Buenos Aires y, más tarde, también famoso general argentino Carlos María de Alvear, hijo del capitán de navío Diego Alvear, mayor general de Bustamante durante el combate de las fragatas en cabo Santa María (voladura de la *Mercedes*, 1804).

Volviendo al ejército de Morillo, tras su desembarco levantó el sitio de Cartagena de Poniente y recuperó el dominio del mar, aunque sufrió la pérdida por voladura del navío *San Pedro de Alcántara*[7], el 24 de abril de 1815, en

---

(5) BLANCO NÚÑEZ: 1993, 1994.

(6) Prisionero de los ingleses, parece ser que se inició en alguna logia americana en Londres.

(7) Segundo de ese nombre. La Habana, 1788, 64 cañones.

la isla de Coche (Cumaná), que izaba la insignia del general. Esto dio a lugar a una maledicente campaña de bulos contra Morillo. Enseguida, y en Cumaná, el comandante de Marina destruyó diez buques rebeldes, tras lo cual Enrile fue nombrado mayor general[8] del mencionado ejército y reorganizó las fuerzas navales de Nueva Granada. De su propuesta nacerán los apostaderos establecidos en 1817. Tras las emancipaciones fue nombrado comandante general en Filipinas y ascendido a teniente general de la Real Armada.

Durante su estancia en América hizo dos magníficos informes, que en su día estudiamos en el archivo del Museo Naval de Madrid, de los que destacaremos su declaración sobre las fuerzas navales, que afirma deben estar operativas y no «encerradas», y sus propuestas de

— potenciar la cuenca del Magdalena, valerse de los «indios bogas» para implantar industrias de «cáñamo» (lo cual ya estaba permitido en Chile), lonas, betunes, alimenticias…,
— perfeccionar las comunicaciones fluviales del virreinato;
— flanquear Cartagena por el sur, lo que proporcionará «un emporio para el comercio»;
— crear una base de operaciones (logística) para el Ejército;
— establecer la unidad del mando, el cual debe recaer en el virrey, que tendrá a su lado un oficial de Marina (México tenía una mesa de Marina, dentro del consejo virreinal).

Enseguida se pregunta: ¿quién debe mandar el teatro de operaciones? Y contesta: «Un oficial del Ejército o la Armada (…) honrado a toda prueba y mañoso para arreglar el problema de la navegación». Y a este futuro jefe le aconseja «despejar las orillas de los ríos, procurarles medios a sus habitantes para que mejoren su nivel de vida, fijar las poblaciones arrancándolas del bosque, lo cual será ventajoso para el Estado en general y para la Marina en particular».

Además, afirmaba: «El día que América se fomente, será Maracaibo el punto más interesante de la Costa Firme» –¿estaría ya oliendo el petróleo?– (Blanco Núñez: 1988).

Otro gran jefe, también por tierra y mar: don Ángel Laborde y Navarro (1820-1827)

Nacido en Cádiz el 2 de agosto de 1772, falleció en La Habana el 4 de abril de1834. Guardiamarina núm. 2.552, asentado en la Real Compañía de Cádiz (desde 1777 establecida ya en la Isla de León), el 9 de mayo 1791.

---

(8) Fue ascendido a mariscal de campo del Ejército.

Su padre, Bernardo, era natural de Viellesegune, en el Bearne (Francia). Su abuelo paterno era señor de Castheton (Bearne), y su madre, Josefa, fue una gaditana emparentada con varios nobles, como el conde de Mirasol y el marqués de Echandía. Familia, por supuesto, muy acomodada.

Al igual que en el caso de Enrile, sus primeros estudios fueron en el extranjero. Con nueve años fue enviado por sus padres al colegio de Sorèze (Francia), prestigioso establecimiento por entonces, donde aprendió francés e inglés y las matemáticas necesarias para su ingreso en la Compañía de Guardias Marinas.

El *Diccionario biográfico* de la Real Academia de la Historia dice: «Marino ilustrado, jefe de escuadra de la Armada y paladín de la lucha contra la emancipación de las provincias americanas» (MADUEÑO GALÁN). Creemos que nuestro compañero José María Madueño no exagera en absoluto.

Durante la guerra de la Independencia, siendo teniente de navío, mandó el bergantín *Descubridor*, dirigió las obras de fortificación de La Coruña y, en Santiago de Compostela, fue primer profesor de matemáticas del colegio militar allí establecido. Tras la paz fue nombrado subdirector del Depósito Hidrográfico. El 16 de marzo de 1817 se le entregó el mando de la expedición de la Real Compañía de Filipinas, en cuyo navío *San Julián* elevó su insignia. Visitó Calcuta, Bombay, Batavia (hoy Yakarta, en Java) y el río de Cantón, en China. Por fin, por real orden de 24 de diciembre de 1819 fue nombrado comandante del apostadero de Puerto Cabello y de las fuerzas navales allí presentes y, enseguida, comandante de la fragata *Ligera*, insignia de una división formada por ella, las de su misma clase *Viva* y *Aretusa* y los bergantines *Hércules* y *Hiena*.

Frustrada –debido al golpe, en Las Cabezas de San Juan, del teniente coronel de Infantería Rafael del Riego– la expedición al Plata del general de Marina Mourelle de la Rúa, Laborde zarpó con su división (11/11/1820) para la Costa Firme y entró en Puerto Cabello (26/12/1820), donde tomó el mando del apostadero y comenzó a operar para conseguir el dominio del mar en su zona y cooperar con el ejército de Morillo. En Puerto Cabello incorporó a su división a la fragata *Constitución* (ex *Santa Sabina*).

Las carestías señaladas previamente alcanzaron de lleno a la gente mandada por Laborde, la cual, desde ese mismo año de 1820, tuvo en ocasiones su rancho reducido a una «ración de maíz» (GUARDIA: 1914, p. 258), a pesar de lo cual seguían combatiendo a sus dos enemigos (los emancipadores y el enemigo permanente del marino, que es la mar); así, la *Ligera*, los días 8 y 9 de diciembre de 1822, fue salvada *in extremis* de un terrible huracán por Laborde, quien consiguió que llegara a Cuba en bandolas, tras los esfuerzos sobrehumanos de toda su dotación (FDEZ. DURO: 1973, pp. 239-243)[9]. Para ello tuvo que lanzar al mar, entre otras muchas cosas, el enjun-

---

(9) Don Cesáreo transcribe literalmente la carta de Laborde al ministro de Marina, relatando todas las peripecias de la penosa derrota desde la Costa Firme hasta Cuba, con el terrible dilema de la posible arribada a Haití y el penosísimo trabajo de picar las bombas, efectuado por oficiales y dotación.

que[10]; y todo para hundirse (12/12/1822) una vez dentro de la bahía de Santiago, pues fue imposible achicar el agua que hacía. Insistimos: «Su dotación, en dos años, no había recibido más que mes y medio de sueldo, transcurriendo 22 meses sin percibir un solo maravedí» (GUARDIA: 1914, nota p. 260). Tras exponer al mando sus necesidades, incorporó, como hemos dicho, a la *Constitución* y a la corbeta *Ceres*, y el 3 de abril de 1823 zarpó con ellas para la Costa Firme. En mayo del 1823, con las unidades anteriores, levantó el bloqueo de Puerto Cabello, tras batir a la escuadra de la Gran Colombia del comodoro Danells[11] (2 corbetas, 4 goletas y 1 bergantín, y dos más sin artillería), a la cual apresó dos corbetas: la *María Francisca* y la *Zafiro*, esta última insignia de dicho comodoro. En cuanto a bajas, tuvo diecisiete heridos, mientras que el enemigo sufrió cuarenta muertos y veinte heridos y se le hicieron trescientos prisioneros. Los barcos de Laborde tuvieron cuantiosas averías en arboladura, jarcia y velamen.

Teniente general don Ángel Laborde y Navarro. (Cortesía MNM)

Y ahora llega el borrón que desluce la impecable hoja de servicios de don Ángel Laborde, aunque tanto los historiadores españoles como los del antiguo virreinato de la Nueva Granada (hoy en día de nacionalidad colombiana o venezolana) cargan las culpas sobre la actuación del general Francisco Tomás Morales, que había relevado en el mando al general Miguel de la Torre, quien había sido nombrado capitán general de Puerto Rico. De la Torre, llegado también con Morillo, operó a lo largo del Orinoco (tan estudiado por Enrile), hasta llegar a la orilla de la Costa Firme. Logró victorias en Hato de la Higaza (1817), en La Puerta y en el Rincón de los Toros (1818)[12]. En 1820 fue nombrado gobernador (jefe político superior) y capitán general de Venezuela, cargo que ocupó hasta 1822. Participó en el «armisticio de Trujillo». Tras la marcha de Morillo tomó el mando supremo del ejército realista. Finalmente,

---

(10) Lastre más pesado que se colocaba en el fondo de la bodega; por ejemplo, galápagos de plomo.

(11) Nacido en Baltimore (EE.UU.), había estado al servicio de la flota de los independentistas del Plata y ahora estaba bajo el mando de Felipe Luis Brion Detrox, holandés de Curazao, almirante de las marinas de guerra de Venezuela y la Gran Colombia.

(12) Miguel de la Torre y Pando. Semblanza en RAH, Historia Hispánica Consultada el 1/10/2024.

el 24 de junio de 1821 fue derrotado en Carabobo, victoria clave para las fuerzas de Bolívar que comenzará a apuntalar la independencia de la Gran Colombia. El 4 de julio de 1822 entregó el mando a Morales.

Laborde mantuvo fuertes discusiones con el nuevo capitán general de Venezuela sobre la inconveniencia de sostener un combate con la escuadra del general Padilla[13]. Según el propio Laborde (Fdez. Duro: 1973, cap. III, pp. 252-259)[14], cuando arribó al castillo de San Carlos (en la barra de Maracaibo), comunicó al ayudante del general Morales, Manuel Mata, que

> «por las exposiciones que le había dirigido desde Curaçao (…) no venía á suscitar argumentos, suponiendo que las reflexiones que anteriormente le había hecho debían bastar, y solo venía a batirme, si la serie de las suyas le hacían aún persistir en permanecer en Maracaibo y hacerlo pender todo de una acción marítima contra fuerzas tan decididamente superiores como las que [el propio Morales] había dejado introducir en la Laguna, sin que fuese dable reforzar la nuestra, no digo para superarla, sino para equilibrarla».

En esta carta, a modo de parte de campaña, podrán encontrar todos los detalles de la derrota que siguió a esos enfrentados puntos de vista entre el general y el jefe de la escuadrilla realista. Destacaremos que, efectivamente, el general Morales ni había montado la artillería de los fuertes de entrada a la laguna ni, habiendo tenido la oportunidad, había destruido las fuerzas navales insurgentes que se encontraban dentro de aquella, y «con imprudente resolución inquebrantable, como todas las suyas, determinaba reñir batalla naval (…) que pondría necesariamente al azar la suerte de la campaña y daba á Laborde orden terminante de dirigir la acción sin demora» (ib., p. 245)[15].

Las fuerzas enfrentadas fueron:

Por el lado realista, bergantines goleta *General Riego* (ex-*Maratón*) y *Esperanza*; bergantín *San Carlos*; goletas *Especuladora*, *Zulia, Mariana, María, Cora, Liberal, Estrella, Rayo, María Salvadora* y *María Habanera*, y pailebotes *Guajira* y *Monserrat*. Los pertrechaban un total de 4 cañones de 16 pulgadas, 2 de a 12, 11 de a 8, 2 de a 6 y 9 de a 4; 4 obuses de a 18; 4 carronadas de a 24, 2 de a 16, 4 de a 8 y 4 de a 6. Las dotaciones encuadraban 497 marineros y 705 infantes de Marina. Además, la escuadra realista contaba con los siguientes buques menores: flecheras *Atrevida* y *Guaireña*; faluchos *Resis-*

---

(13) Un marino independentista (general del ejército de Bolívar). Sus padres eran Andrés Padilla de Sabanalarga, carpintero y constructor de embarcaciones menores, y Josefa Lucía López, descendiente de la raza wayú. Semblanza de José Prudencio Padilla en Wikipedia, la enciclopedia libre. Consultada el 1/10/2024.

(14) Carta de Laborde participando el combate de Maracaibo a D. Miguel Gastón, jefe superior de las FF.NN. de la América septentrional. Fdez. Duro incluye también textos de historiadores venezolanos en el apéndice 3 al mismo capítulo.

(15) Como nos recuerdan el precedente de Gravina en Cádiz y el posterior de Cervera en Santiago.

Puntos que delimitan el ámbito en que se libró el combate del lago de Maracaibo. FUENTE: Lake_Maracai-bo_map-es_svg y elaboración propia.

tencia, Mercedes y *Brillante*; guairos *Vengador, Rayo* y *Pedrito*, y piraguas *Raya, Duende, Papelonera, Esperanza, Feliz Marina, Altagracia, San Francisco* y *Corbeta*. Su poder de fuego venía de una veintena de cañones (2 de a 16, 1 de a 10 y el resto de a 4), manejados por 270 infantes y 173 tripulantes.

Las huestes de la Gran Colombia contaban con una escuadrilla formada por los bergantines *Independiente, Marte* y *Confianza*; las goletas *Leona, Esperanza, Independencia, Emprendedora, Antonio Manuela, Manuela Chitín* y *Peacock*; las flecheras *Barnesa, Guaireña, Cariaqueña, Tormentos, Voladora* y *Emprendedora*; tres bongos y varios botes armados. Sus dotaciones sumaban un conjunto de 1.195 hombres. Iban artilladas con un total de 2 cañones de 9 pulgadas, 78 de a 18, 8 de a 50, 8 de a 40, 1 de a 24, 6 de a 18, 2 de a 16, 5 de a 12, 3 de a 9, 2 de a 8 y 3 de a 4 (MADUEÑO GALÁN).

Fragata del tipo de la *Santa Sabina* (Wikipedia)

Como ven, ambas fuerzas eran de una modestia enorme: muchos de los barcos pertenecían al comercio o al cabotaje local; algunos, como denuncia Laborde, incluso estaban cargados y, por lo tanto, eran lentos y se hallaban mal armados. Pero era lo que había, y la derrota tendría gravísimas consecuencias.

Laborde, a la desesperada, intentó que las tropas del general Morales hiciesen una diversión, tomando por la espalda las baterías enemigas y contribuyendo al difícil éxito de la fuerza naval. Excusamos decir que no disponía de cartografía de la difícil canal de entrada al lago ni tampoco de la barra de Maracaibo, y que tuvo que mandar explorar, escandallo en mano, para planear el movimiento de sus fuerzas, exploración en el curso de la cual dos embarcaciones vararon y se perdieron.

La acción final se desarrolló el día 24 de julio de 1823. Laborde, en el fondeadero de La Hoyada, cercano a la ciudad de Maracaibo, intentó por última vez convencer a Morales del peligro de la acción y, cuando en esas estaba, vio al enemigo aproximarse, por lo que se incorporó a su insignia y tomó las disposiciones que había planeado. Las escuadrillas de Padilla, a favor de viento y corriente, con dotaciones más motivadas, consiguieron abordar a las españolas, ciegas durante la acción por el humo de los cañonazos del enemigo –que se les vino encima al estar sotaventeadas–, y las pérdidas fueron espantosas. Laborde pudo zafarse con seis de sus barcos y la flotilla de sutiles, entrando en Maracaibo.

Las consecuencias fueron las previstas por Laborde: la rendición del ejército realista en Maracaibo (3/8/1823), el aislamiento de la guarnición realista de Puerto Cabello y el aseguramiento de la independencia de la Gran Colombia.

Incorporado Laborde al apostadero de La Habana, con la *Santa Sabina* (ya con su antiguo nombre, tras el derrocamiento del gobierno constitucional), zarpó de allí en septiembre de 1826 al mando de una división compuesta por el navío *Guerrero*[16] (BLANCO NÚÑEZ: 2011), cinco fragatas y una goleta, con la misión de hostilizar los puertos de la Costa Firme. Sufrió los

(16) Alias *San Raimundo*. Se le puso la quilla 1752 y fue botado en Ferrol en 1755. Iba armado con 74 cañones y había sido construido según el sistema de don Jorge Juan. Se mantuvo en servicio desde 1755 hasta 1849 (¡94 años!). Fue desguazado en Ferrol, en 1858.

efectos de otro gran huracán, que dejó las fragatas maltrechas y provocó la pérdida de la goleta. Para explotar este *éxito*, los disidentes organizaron una flotilla al mando del comodoro Pedro David Porter[17], para castigar el norte cubano. Pero Laborde salió de La Habana con todo lo que pudo reparar y poner en estado de navegar, y lo bloqueó en Cayo Hueso, por lo que Porter se vio obligado a desarmar la expedición que había montado para desembarcar en Cuba.

Innumerables acciones hasta el final de las guerras de Emancipación

Repasaremos, brevemente, las acciones más importantes en los diversos apostaderos, prácticamente todas de sutiles, pues solamente se destinaron a la América dos navíos: el *Guerrero* (Cuba) y el *Asia* (Perú).

Río de la Plata

— victoria española en San Nicolás de los Arroyos (2/3/1811) y Paraná (dos bergantines españoles contra tres enemigos), primer combate naval en agua dulce durante estas guerras;
— el capitán de navío Michelena bombardea Buenos Aires (10/7/1811), que fue tomado por el de su mismo empleo don José Primo de Rivera;
— victorias de los capitanes de navío Jacinto Romarate, en el río Uruguay, y de Miguel de la Sierra, que batió al comodoro Brown en Montevideo.

Costa Firme

En julio de 1812, el jefe de escuadra Domingo Monteverde recupera la capitanía general de Venezuela, y el 5 de diciembre de 1814 el piloto de la Real Armada José Tomas Boves, tras infligir severas derrotas a los independentistas, cae muerto en la decisiva batalla de Úrica.

Nueva España

El 16 de febrero de 1811, el capitán de navío don Rosendo Porlier desembarca tropas –traídas desde La Habana– en México y se integra en el Ejército, con el que combate en tierra.

---

(17) Capitán de navío (1780-1843), oficial de la Marina de EE.UU. y después comandante en jefe de la de México.

Perú

El 7 de octubre de 1824, el capitán de navío Roque Guruceta, con el navío *Asia*, una corbeta y tres bergantines, derrota en aguas de la isla de San Lorenzo a siete buques de Perú y Colombia mandados por el comodoro Gais. Posteriormente, Blanco Encalada (antiguo oficial de la Real Armada) arribó con una escuadra chilena y quedó bloqueado. Enseguida trató Guruceta de marchar con su escuadra a Filipinas. Durante la travesía sufrió un verdadero calvario y la sublevación en las Marianas de las dotaciones, que regresaron a El Callao tras dejar en libertad a jefes y oficiales.

Chile

En 1816, los insurgentes chilenos apresan la fragata *María Luisa*. El brigadier de la Real Armada don Antonio Pareja (excomandante del *Argonauta* en Trafalgar, donde fue herido), nombrado gobernador de Chile, se hace llevar enfermo al campo de batalla, donde encuentra heroica muerte. Su hijo será el almirante de la Escuadra del Pacífico y exministro de Marina José Manuel Pareja, que se suicidará debido a la depresión que sufrió cuando los chilenos, en el combate de Papudo, apresaron la corbeta *Covadonga* (26/11/1865).

El 30 de abril de 1818, la fragata *Esmeralda* batió a un sedicioso chileno; luego, cambiaría de bando y llegaría a ser el buque insignia de la Marina chilena.

Conclusiones

La guerra de la Independencia dejó inerme a la Armada española. Las guerras de Emancipación se libraron en condiciones infrahumanas, con escasos recursos y medios muy limitados, a pesar de lo cual la disciplina y el heroísmo tuvieron un destacado papel.

Entre el enemigo destacan, en la mar, nombres anglosajones, salvo honradas excepciones de oficiales de Marina españoles y criollos que se pasaron al campo independentista.

Los «Ayacuchos» –no solo los del Perú, sino los de todos los virreinatos–, como Pablo Morillo, que había comenzado su carrera como cabo de Infantería de Marina y derrotó a los franceses en Puente Sampayo; Pascual de Enrile; Domingo Monteverde, jefe de escuadra de la Real Armada y coronel general de la Real Brigada de Marina; el piloto de la Real Armada José Tomás Boves, *el Urogallo*, o los que hemos citado en las demás posesiones ultramarinas, son en España héroes olvidados que, aunque terminaron perdiendo por falta de apoyos peninsulares, infligieron grandes derrotas a los emancipadores. En cambio, por la geografía española han proliferado los monumentos a los enemigos de la Corona. *Vae victis*…

Bibliografía

BLANCO NÚÑEZ, José M.ª (1988). *Temas de historia militar* III. *Ponencias del 2.º Congreso de Historia Militar*. Zaragoza.

— (1993). La hoja de servicios del alférez de navío don José Matías Zapiola y Lecica. *Revista de Historia Naval*, 40, 69-74.

— (1994). Los expedientes españoles de los guardiamarinas bonaerenses don Manuel Blanco (y Calvo) Encalada y don Benito Lynch. *Revista de Historia Naval*, 46, 45-52.

— (2001). *La Armada en la primera mitad del siglo XVIII*. Madrid, IZAR.

— (2011). *La construcción naval en Ferrol (1726-2011)*. Madrid, NAVANTIA.

GUARDIA, Ricardo de la (1914). *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1973). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* IX. Madrid, Museo Naval (ed. facs.)

GUILLÉN TATO, Julio y GUILLÉN SALVETTI, Jorge Juan (1966). *Las campañas de San Martín en la fragata* Santa Dorotea. Madrid, Instituto Histórico de Marina (CSIC).

MADUEÑO GALÁN, José M.ª (2012). El combate naval del lago de Maracaibo. *XLIV Jornadas de Historia Marítima: «La independencia de América española, 1812-1828». Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 65, 51-81.

VÁLGOMA DÍAZ-VALERA, Dalmiro de la y EL BARÓN DE FINESTRAT (1946). *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* IV. Madrid, Instituto Histórico de Marina (CSIC).