

LA MARINA ESPAÑOLA EN AMÉRICA

Jesús BERNAL GARCÍA
Capitán de navío, jefe del Departamento
de Cultura del IHCN

Introducción

Don Salvador de Madariaga, en *El auge y el ocaso del Imperio español en América*, dice textualmente: «La defensa de las Indias fue siempre insuficiente en casi todas sus partes durante los tres siglos de dominio español».

Como todo problema político militar, la defensa naval de Ultramar dependía de tres factores esenciales: tiempo, lugar y medios. Es decir: el cuándo, el dónde y el cómo.

En lo que se refiere al *cuándo*, nos situaremos en el primer tercio del siglo XIX, que es prácticamente el período que abarca la emancipación americana.

En lo que atañe al *dónde* hay que puntualizar que la situación estratégica era distinta en los diferentes espacios marítimos que rodeaban el Ultramar hispánico. En América había tres, separados y diferenciados: el Caribe; el Mar del Sur, que cubría toda la costa americana del Pacífico, y las aguas adyacentes a las provincias del Río de la Plata.

Y, en lo que se refiere al *cómo*, parece obvio que no es lo mismo defenderse de una fuerza expedicionaria organizada, como sucedió a lo largo del siglo XVIII con Inglaterra, que defenderse de unas fuerzas insurgentes que en muchos casos se acercaban más al corso y al pirateo que a una fuerza organizada.

A comienzos del siglo XIX, la división de los territorios españoles en América respondía a distintos conceptos: virreinos eran Nueva España (actuales México, Texas, las Floridas, Guatemala, Honduras), Nueva Granada (hay, Colombia y Venezuela), Perú y Río de la Plata. Con el rango de capitanías generales figuraban Guatemala, Venezuela, Chile y la isla de Cuba (con Florida); unos y otros se agrupaban administrativamente en circunscripciones llamadas *intendencias*. En el ámbito marítimo, la organización de las fuerzas navales en Ultramar obedecía a un despliegue acorde con los virreinos y capitanías generales.

Tras los descalabros sufridos en 1762, se decidió construir nuevas fortalezas y reforzar las existentes, así como crear los apostaderos de Ultramar. En un principio el concepto de apostadero se homologó con el de base naval:



Mapa 1. La América española hacia 1800.
 • Apostaderos.

puerto abrigado y fortificado, estratégicamente situado respecto a una zona de interés. En él los buques surtos debían estar a cubierto de ataques enemigos y poder recibir el apoyo logístico necesario.

Virreinos y capitanías generales

Pero, tal y como se concibió entonces, un apostadero era algo más que una simple base naval: se asemejaba a lo que en la Península se instituyó como *departamento marítimo*, con sus correspondientes líneas costeras de responsabilidad.

En dicha zona costera, el comandante del apostadero tenía como misiones principales la represión del contrabando, la vigilancia y defensa de la costa impidiendo el asentamiento en ella de extranjeros, la habilitación y armamento de los buques guardacostas y de los que se dedicaban a correos marítimos. Ejercía también de juez de las causas, tanto

civiles como militares, que se sustanciaban en la demarcación de su apostadero, y en las de presas, naufragios y navegación. Misiones que tenía que llevar a cabo con las fuerzas ligeras de vigilancia marítima debidamente asignadas, apoyadas por algunas fragatas y navíos puestos a sus órdenes. Orgánicamente, los apostaderos contaban también con oficiales de Cuenta y Razón, matrículas de mar, maestranza y montes. Todos ellos formaban parte de la junta del apostadero, que ejercía, en plenitud de poderes, la regulación de las materias gubernativas con el mismo alcance que las que ejercían las juntas de los departamentos peninsulares, teniendo independencia sobre cualquier jurisdicción para atender los asuntos económicos y gubernativos de la Marina que ocurriesen en el recinto, sin otras obligaciones con respecto a virreyes y capitanes generales que rendirles las respectivas cuentas y tener los buques alistados para realizar cualquier servicio requerido por dichas autoridades. En caso de guerra, casi siempre declarada por Inglaterra, tenían que hacer frente al enemigo con sus propias fuerzas y los refuerzos enviados desde la Península. Aunque como veremos más tarde, lo sucesos acaecidos, a principios del siglo XIX, fue reduciendo de una forma vertiginosa las fuerzas navales tanto de un lado como del otro.



Cuando tiene lugar la ocupación francesa de la Península, los apostaderos principales de Marina establecidos en América eran los siguientes:

- Montevideo, sustituto de Buenos Aires y base de vigilancia de las Malvinas;
- El Callao, primer apostadero establecido en la costa del Pacífico y última plaza en arriar la bandera española en el continente americano;
- Valparaíso, cuyas fuerzas se distinguieron notablemente durante el sitio de Talcahuano;
- San Blas de California, sucesor de Acapulco en el mantenimiento del galeón de Manila.
- Puerto Cabello, de excelente situación estratégica;
- Cartagena de Indias, base de la escuadrilla de Costa Firme;
- Veracruz;
- La Habana, que siendo también apostadero, disponía de oficinas, talleres y un importante astillero de construcción.

Las capitanías de puerto dependían funcionalmente de los apostaderos asignados, y algunas de ellas coincidían físicamente con el emplazamiento de los apostaderos.

Como puede observarse, el entramado organizado podía garantizar el despliegue de nuestras fuerzas navales en todo el litoral atlántico y pacífico; sin embargo, estos efectivos irán disminuyendo en la medida en que los convoyes, armas y pertrechos van dejando de llegar y los insurgentes van consolidando sus conquistas. Pero los apostaderos también tuvieron su

momento peligroso, como fue el intento de supresión de ellos, una idea descabellada que surge, como de costumbre, por la apatencia de otros, en este caso de los virreyes. Sirva como ejemplo El Callao cuando el virrey Pezuela, sucesor de Abascal, discurre que sería conveniente relevar al jefe del apostadero, capitán de navío Vácaro, por un brigadier del Ejército. Curiosamente, los virreyes siempre mostraron su oposición a que el mando del apostadero se desempeñase por persona de categoría de oficial general, entendiendo que con un capitán de fragata era suficiente.

Apostaderos Cartagena y Puerto Cabello

La Marina pudo conservar los apostaderos contra viento y marea —nunca mejor dicho—. Lo que no consiguió es que estuviesen bien dotados y abastecidos. Las autoridades terrestres cedieron de mal grado la adscripción de los apostaderos a la Marina, pero se reservaron lo más importante, es decir, la administración presupuestaria, con lo cual quedaban prácticamente en sus manos.

Si en España, como veremos más adelante, los astilleros se estaban desmantelando, en Ultramar las cosas no podían ir mejor. Lo que sí se puede afirmar es que no ello no obedeció a falta de notificaciones sobre sus carencias y malísimo estado de conservación.

Con motivo de la rebelión emancipadora que arrancará con la invasión napoleónica, todos los apostaderos de la América hispánica debían desempeñar una misión específicamente bélica, al crearse juntas valedoras de los derechos de Fernando VII que asumirán la autoridad como verdaderas depositarias del poder público.

Los movimientos iniciales serán controlados sin mayor dificultad, pero será a partir de 1818 cuando comience a advertirse una franca tendencia separatista. La Marina, en su doble vertiente peninsular y americana, tendrá que asumir y contemplar de cerca una serie de condicionantes propios de las guerras civiles. Es evidente que marinos peninsulares y criollos participaron en las guerras de emancipación en ambos bandos, como por ejemplo el oficial de la Marina Real Celestino Negrete, que fue destinado por el virrey de Nueva España a las campañas de tierra, donde alcanzó el grado de brigadier y, aunque persiguió con saña a los insurgentes, cuando Iturbide proclamó el Plan de Igualada cambió de bando y fue uno de los tres miembros encargados del poder ejecutivo en México, siendo el único peninsular que alcanzó la más alta magistratura del México independiente.

En la iniciación, desarrollo y, más tarde, en las consecuencias del conflicto, la Marina tendrá asignado un papel de primer orden por muchas y lógicas razones; ya que hombres destacados de la Armada ocupan también un primer plano político (virreyes como Liniers, Ruiz de Apodaca, Hidalgo de Cisneros, etc; y jefes destacados como Laborde, Gutiérrez de la Concha, Córdova, Porlier, Romarate...)

Unos necesarios antecedentes históricos

Para ver los problemas acaecidos a la Marina en el siglo XIX es necesario retrotraernos a finales del siglo XVIII para analizar una serie de hechos:

La influencia de la Revolución francesa en los destinos de España es determinante. Aunque si bien es cierto que la Revolución Francesa afectó a toda Europa occidental y a sus colonias, a la Monarquía española le afectó aún más si cabe. No solamente por su proximidad geográfica, sino porque prácticamente, a partir del segundo tercio del siglo XVIII, la política exterior de España estaba basada en un alianza con Francia para hacer un frente común contra Inglaterra. También fueron muchos los momentos en que combatieron nuestros buques junto con los franceses frente al enemigo común, así como nuestros regimientos junto a los franceses. Un ejemplo claro lo tenemos en la Guerra de la Independencia de Estados Unidos frente a Inglaterra y a favor de los rebeldes de las Trece Colonias, lo que supuso una dolorosa derrota para los ingleses, decidiendo el resultado de la contienda la participación de las flotas españolas y francesas, al no poder disponer los ingleses de todas sus fuerzas en el escenario norteamericano.

Hemos pasado de un siglo XVIII, el de la *Ilustración*, el de las *Luces*, donde la Marina había conseguido ocupar un lugar destacado en el mundo junto a Inglaterra y Francia, a un siglo XIX del que se puede decir que fue el más anodino y doloroso para nuestra Marina.

Durante buena parte del siglo XVIII, pero sobre todo durante el reinado de Carlos III, puede ya constatarse cómo el gobernante español —el político— ha entendido el alcance de la proyección exterior de la Marina. La justificación de una Marina moderna tiene su razón de ser casi por necesidad física y vital, porque la vida, en aquella época, era de dependencia exclusiva con las posesiones de Ultramar, y el vínculo de estas con su metrópoli era el comercio y las comunicaciones, mantenidos naturalmente por la mar, lo que exigía una Marina fuerte y adecuada. Si el marqués de la Ensenada, para cubrir estas necesidades, solicitaba, mediado el siglo XVIII, 60 navíos y 65 fragatas, en 1788, año de la muerte de Carlos III, el extracto del estado numérico de la Armada española arrojaba la cifra de 67 navíos y 44 fragatas como parte principal de un total de 280 unidades, y en 1796, la Marina española cuenta con 76 navíos, 50 fragatas, 49 corbetas, 20 bergantines y unas 140 unidades menores.

Todos estos buques eran de excelente factura y provenían de los programas navales desarrollados entre 1782 y 1786 con la tecnología naval imperante en su época. Sin embargo este esfuerzo finalizaría en 1798, año de la última botadura en Ferrol de un navío de 80 cañones, el *Argonauta*.

Como observamos de la prosperidad del siglo XVIII, donde se construyeron 229 navíos, catorce de los cuales tenían más de 112 cañones, y con excelentes constructores donde destacaron Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier, Romero

Landa y Retamosa, que construyó el célebre *Montañés*, caemos en la Gloria, abandono y miseria, como dice nuestro ilustre Fernández Duro: «Gloria porque se vence a Napoleón en nuestra Guerra de la Independencia y miseria por el abandono de nuestros arsenales y hombres».

Si a todo esto se une el resultado de la guerra contra Inglaterra abierta desde 1796, y que concluye en el verano de 1808 con alguna pequeña tregua, y los reveses sufridos tanto en Trafalgar, en 1805, como en las batallas precedentes —cabo San Vicente o Finisterre—, las consecuencias para la Marina fueron desastrosas, no por la pérdida excesiva de buques, sino porque aquellas derrotas determinaron la práctica inmovilización de los navíos supervivientes y la consiguiente desprotección del tráfico marítimo con las colonias americanas, que quedaron indefensas ante los ataques ingleses.

En Trafalgar se inicia nuestra decadencia marítima, pero no se consuma, ya que tres años más tarde de la derrota, en 1808, contábamos en total con 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas y más de 130 buques auxiliares, pero al llegar 1816 no quedaban más que unos 18 navíos de línea, 15 fragatas y 11 corbetas, aunque 17 navíos no podían navegar por falta de obras de mantenimiento y otro tanto pasaba con las fragatas y corbetas existentes.

En 1817, el entonces por segunda vez ministro de Marina Vázquez Figueroa, ilustre marino de una integridad absoluta, empeñado siempre en defender el honor y el prestigio de nuestra Marina, elaboró un Plan Naval para la reconstrucción de la flota que consistía en adquirir 20 navíos, 30 fragatas, 26 bergantines y 18 goletas, pero al ser el Ministro posteriormente apartado por Fernando VII, su Plan Naval quedó aparcado y, según informa Fernández-Duro, a lo largo de todo el reinado de Fernando VII sólo se dieron de alta en la *Lista Oficial de Buques* de la Armada una serie de unidades menores, como son: ocho buques construidos en Burdeos, bajo la supervisión de Bouyón, entre los años 1817 y 1818 y que debían de formar parte de la «Gran Expedición», con la ambiciosa misión de recuperar los territorios perdidos durante la emancipación; el bergantín *Jasón* en Cartagena en 1819; dos goletas en Mahón y Barcelona en 1822; tres fragatas en Ferrol de 1824 y 1827, y una corbeta y dos bergantines adquiridos en Estados Unidos, además de la adquisición de la famosa «escuadra rusa» que ya comentaremos más adelante.

A la muerte de Fernando VII, en septiembre de 1833, la Marina sólo disponía de 3 navíos, 5 fragatas, 4 corbetas y 8 bergantines, y los arsenales languidecen en un estado penoso.

Esto nos puede dar una idea de la actividad de nuestros astilleros durante esta época.

	AÑOS			
	1796	1808	1816	1833
Navíos	76	42	18 (1)	3
Fragatas	50	30	15 (2)	5
Corbetas	49	20	19	4

	AÑOS			
	1796	1808	1816	1833
Bergantines	20	—	22	8
Unidades menores	140	130	53	—

(1) Sólo uno armado

(2) Sólo cinco armados

Todo esto nos llevará a un falta de adiestramiento y de dotaciones inadecuadas para desempeñar sus cometidos debido en parte a la pérdida de numerosos marineros, con gran experiencia a bordo, como consecuencia de las epidemias de fiebre amarilla y cólera que asoló la Península de 1800 a 1804, y a la política seguida cada vez que finalizaba una campaña, que no era otra que la de recalar en puerto, licenciar las dotaciones y desarmar los barcos sin someterlos a sus preceptivos mantenimientos, «para ahorrar dinero al real erario». Todo esto repercutió negativamente en la operatividad de nuestra Marina que tenía que recurrir, para reclutar personal al procedimiento de las levas, que consistía en desembarcar destacamentos y recorrer las poblaciones de la costa, apoderándose a la fuerza de cuantos hombres fuesen aptos para el servicio a bordo, y a la recluta de vagos y maleantes, en todas las ciudades del reino, entre las que destacaba Madrid por su numeroso contingente.

Esta flota que, a principios del siglo XIX, cuantitativamente representa una buena potencia, cualitativamente es muy débil, se encuentra mal abastecida, los buques son viejos y mal pertrechados y la moral de sus dotaciones es muy baja pues se les paga muy poco y mal y las deserciones están a la orden del día.

Como reflejo de esta circunstancia queda la carta enviada por el joven oficial Churruga a su padre comentándole las penurias que está pasando a consecuencia de las seis pagas que la hacienda española le debe. Del 15 de octubre de 1808 al 29 de enero de 1810 fue ministro de Marina Escaño, quien envió a la Junta Central un escrito en el que empezaba diciendo: «La Marina sufre un atraso en sus pagas que puede llamarse escandaloso». Y el 3 de agosto de 1810, el capitán general de Ferrol escribía al ministro de Marina: «Hambre, estragos, lamentos y ruinas; tal es el cuadro que presenta este Departamento». Al principio de 1815, se debían a los oficiales destinados en los departamentos un promedio de 58 mensualidades. El 7 de abril de 1816 falleció por extenuación y hambre el teniente de navío José Lavadores, días después de haberlo hecho el capitán de fragata Pedro Quevedo por idénticas causas.

Todo lo anterior queda reflejado, durante el período de 1797 a 1819, en un continuo goteo de pérdidas de buques por accidente que irá mermando la capacidad de la Armada, su eficacia y su confianza. El 12 de julio de 1801 el navío inglés *Superb*, que horas antes había salido de Gibraltar, se colocó sigilosamente tras la estela de nuestros navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*. Alcanzándoles y situándose entre ambos, descargó por ambas bandas todo el

fuego de sus cañones, huyendo rápidamente. En el desconcierto de la noche, los buques españoles se tomaron como enemigos y se cañonearon entre sí, y solo cuando las llamas de las cubiertas de ambos navíos iluminaron la noche se dieron cuenta de su gravísimo error, aunque fue tarde para remediarlo, ya que en ambos buques volaron casi al mismo tiempo. En esa noche aciaga murieron más marinos que en la Batalla de Trafalgar.

En 1810 se perdieron cinco navíos y una fragata en un temporal en la bahía de Cádiz al romper sus amarras en puerto y carecer de personal capacitado para gobernarlos, en noviembre de 1810 naufragio, en la ría de Vivero debido a un fuerte temporal, de la fragata *Magdalena* y del bergantín *Palomo*; en 1816 el *Reina Luisa* y en 1819 los navíos *San Telmo* navegando al sur del Cabo de Hornos, y el *San Pedro de Alcántara* en un incendio en el fondeadero de Cumaná, en las proximidades de la isla de Coché. Además de los indicados, hasta 1815 se perdieron diecisiete por falta de carenas y mantenimiento, y otros trece por abandono en los propios arsenales.

En oposición a lo anterior tenemos los adiestramientos realizados por las dotaciones inglesas, que permanecían en la mar más de 200 días al año, en continuos adiestramientos y ejercicios de fuego real. Esta diferencia, basada fundamentalmente en el apoyo y en la importancia que cada gobierno daba a su Marina repercutió necesariamente en el auge de la Armada de Inglaterra y en la decadencia de la nuestra.

Situación de los astilleros

Volvamos al hilo de nuestra historia para conocer el estado de los astilleros disponibles en esa época. Se disponía de astilleros en la sedes de los tres Departamentos de Marina, Cádiz, Cartagena y Ferrol; y en los puertos de Mahón, Pasajes y Guarnizo, más los ultramarinos de Manila, El Callao y La Habana. En teoría, y según Vázquez de Figueroa, «podían competir con los mejores de Europa», pero los astilleros no podían constituir una excepción y sufrieron las mismas desatenciones que el resto de los ramos.

Sin astilleros en condiciones no se podían reparar buques ni construir otros nuevos. La situación de abandono total a la que llegaron fue, de nuevo, expuesta por Vázquez de Figueroa en uno de sus innumerables informes cursados al ministro de Estado: «... ahora son unos páramos desiertos, ninguno está útil para realizar trabajos; todo aquel que no haya visto los Departamentos no podrá creer sin repugnancia el mal estado de cuanto tiene relación con la Marina...».

En palabras de Fernández Duro, el desmantelamiento se había efectuado a base de «fraudes, robos, destrozos y saqueos, porque la marinería no tenía qué comer (...), la maestranza se veía obligada a buscarse la vida pescando». El estado de desatención de nuestros astilleros fue una de las causas de disminución del número de buques reparados y de nueva construcción. En el dique seco esperaban inútilmente tiempos mejores, pero mientras tanto las maderas

se terminaban por pudrir y los pertrechos iban desapareciendo por las razones apuntadas.

Las operaciones navales llevadas a cabo en tierras americanas se vieron seriamente afectadas por el estado de los astilleros. Los comandantes de las expediciones que se estaban preparando para reforzar las posesiones en Ultramar, veían pasar los meses sin que los buques estuviesen en condiciones de navegar y, cuando lo hacían, las reparaciones eran tan defectuosas que los buques soportaban una sola navegación a Ultramar. Un informe del Cuerpo de Ingenieros de Cádiz explicaba estas causas indicando que «muchas de las obras se hacen sin conocimiento de este Cuerpo; sólo las conoce el comandante de la bahía, y son hechas por carpinteros y calafates».

Faltaba dinero y personal capacitado, pero sobraba burocracia. Los expedientes de reparaciones de buques pasaban de un departamento a otro, retrasando las operaciones hasta anularlas, en un momento determinado, por completo.

Este estado de postración en el que fueron quedando los astilleros, debido principalmente a la caótica situación económica, a la desidia y al desinterés por nuestra Marina, nos llevará a la adquisición en otros países de buques de nueva construcción y de segunda mano, como veremos más adelante con más detenimiento.

El regreso de Fernando VII y sus consecuencias

Si el regreso de Fernando VII, una vez finalizada la guerra de la Independencia, hubiera logrado mantener la unidad de los españoles, la emancipación de las colonias podría haberse prolongado durante bastante tiempo, pero este nefasto monarca actuó dividiendo, en lugar de buscar la unión de aquellos que habían luchado por su regreso y que ingenuamente le habían llamado *el Deseado*. Su desastrosa política favoreció la propagación del ambiente revolucionario, y su intransigencia, unida a la camarilla de la que se hacía rodear —constituida por un grupo de individuos de baja estofa y dudosa moralidad que, a cambio del más absoluto servilismo al monarca, gozaban de su confianza y de numerosos privilegios—, produjo fatales consecuencias.

Valga como muestra el recordar que los territorios americanos se declararon independientes de la España napoleónica, pero mantuvieron sus lazos con las autoridades de Cádiz, hasta el punto de que representantes de las colonias participaron en la redacción de la Constitución de Cádiz. Los diputados americanos fueron llamados y admitidos en las Cortes de Cádiz con plenitud de derechos, y sus voces resonaron y clamaron con las de los restantes representantes de la nación.

Pero la situación de España no permitía atender a sus lejanos dominios. Las citadas Cortes, frenéticamente entregadas a la aplicación de las nuevas doctrinas constituyentes, fueron más bien, como apunta Menéndez Pelayo en su *Historia de España*, «instrumentos de dispersión más que de cohesión», y las nuevas ideas revolucionarias llevadas a América por criollos surtieron su natural efecto e implantaron en Caracas la primera república independiente.

Sin embargo, cuando Fernando VII fue repuesto en el trono, todas las colonias, excepto Argentina, volvieron a unirse a la corona española. Aunque con el decreto del 4 de mayo, emitido en Valencia y conocido como «el manifiesto de los persas», se inició un triste período caracterizado por la anulación de las reformas emprendidas como la disolución de las Cortes, la abolición de la Constitución de 1812 y la vuelta al Antiguo Régimen y al absolutismo. Al decreto siguieron medidas tan duras como libres y audaces habían sido las del gobierno provisional.

Los regentes, los ministros, los diputados más significativos, fueron encarcelados y sometidos a breves procesos cuyas conclusiones fueron el destierro en los presidios de África o la retención en los castillos y monasterios por el delito de lesa majestad; en fin, se dispuso la formación de expedientes de *purificación*, en la que todo funcionario público, civil o militar, había de justificar los actos de oficio o privados durante los seis años del interregno.

El gobierno de Fernando VII quiso sofocar la aspiración de las colonias por la fuerza y el terror, en vista de que las Cortes no habían sido capaces de resolver el problema definitivamente, durante el último período constitucional. Don Fernando quería que las cosas volvieran al estado y forma en que se encontraban en 1808, y que en las colonias, al igual que en la metrópoli, se tuviera por señor absoluto al monarca.

La tozudez del rey en imponer en sus dominios ultramarinos su sistema de intolerancia y rigor no conseguirá otro objetivo que la consolidación de la independencia de sus antiguos virreinos y capitanías generales.

El conocido como «escándalo de la compra de los buques rusos»

Para conocer un poco más la figura de Fernando VII, voy a exponer a grandes rasgos el conocido como «escándalo de la compra de los buques rusos»

La desidia de Fernando VII hacia su Marina y sus oficiales era tal que en el año 1817 se produjo un caso escandaloso: la gestión y compra de una «poderosa» escuadra rusa compuesta por cinco «magníficos» navíos y tres «extraordinarias» fragatas, que fue llevada a cabo por miembros influyentes de la camarilla del rey, como Antonio Ugarte, su secretario particular, el aguador Chamorro y el embajador ruso en Madrid, Tatischeff, y todo a espaldas de los técnicos de la Armada y de su propio ministro, Vázquez de Figueroa, algo inaudito y único en los anales de cualquier Marina, y ¡cómo estarían los buques rusos que el propio zar añadió por su cuenta, y como regalo, algunas unidades más!

Cuando la «flamante» escuadra llegó a Cádiz, los buques, a instancias del Ministro Vázquez de Figueroa, fueron reconocidos por técnicos de la Marina, informando el ministro a su majestad que estaban todos inútiles, sobre todo

para largas navegaciones, y que representaban un verdadero peligro para sus comandantes y dotaciones. Ante este informe, Fernando VII hizo lo propio de una persona absolutamente absolutista: destituyó a su ministro de Marina y lo desterró a Santiago de Compostela.

El escabroso asunto de los buques rusos no solucionó nada; todo lo contrario: contribuyó al desmantelamiento total. El responsable de este desaguisado fue Fernando VII, y el fraude de que fueron objeto él y sus colaboradores no estuvo sólo en el estado de ruina de los buques, los cuales llegaron a Cádiz desmantelados, cuando los convenios de compra, al parecer, estipulaban su completa dotación en aparejos y municiones de guerra. El coste total de la operación nunca se supo, según constata Fernández Duro: «No es posible consultar la documentación, porque fue extraviada, quizá por el mismo Fernando VII, para evitar cargos ante las Cortes».

El tiempo demostró muy pronto, pero demasiado tarde, que los detractores de tan lamentable asunto tenían toda la razón. Sólo uno de los barcos rusos, la fragata *Ligera*, se mantuvo a flote hasta 1822, gracias a las continuas reparaciones que le hizo su comandante, don Ángel Laborde. Todas las demás, incluidas las tres fragatas de propina, se hundieron en 1820 en puerto o a la primera travesía.

Esa total ineffectividad naval se pondría de manifiesto durante esos años, al permitirse a los insurrectos americanos, especialmente argentinos, enviar en 1817 seis corbetas de 24 cañones y seis goletas de 12 a 18 cañones, con la misión de bloquear el tráfico entre Canarias y el cabo de San Vicente y entre Cádiz y La Coruña, llegando a efectuar diversos apresamientos en el estrecho de Gibraltar y a la vista de Cádiz, entre ellos, dos fragatas mercantes de la Compañía de Filipinas, en las que iban embarcados el capitán general y el obispo electo. Ataques similares sufrieron el bergantín correo *Voluntario* y el bergantín goleta *Nereida*, que fue apresado el 22 de febrero de 1819 por otro llamado *Irresistible*, al mando de un norteamericano.

Todas estas acciones dejaban a España muy alejada de la fuerza naval que, según Vázquez de Figueroa y el brigadier don Juan Espino, resultaba imprescindible para «conservar las Américas y mantener el decoro nacional». Ambos afirmaban con toda rotundidad en sus informes que para cumplir esos fines eran absolutamente necesarios «20 navíos, 30 fragatas, 16 corbetas, 25 goletas, 6 urcas, 6 místicos y 30 cañoneras, obuseras y balandras». Como venía siendo habitual a lo largo de nuestra historia, las sugerencias anteriores no fueron tomadas en cuenta y la predicción se cumplió al poco tiempo; la América continental hispánica se declaró independiente sin demasiada oposición metropolitana y sin haber suscitado reacciones en la mayoría de los españoles. Como dijo Cernuda, «como el español nunca dejó pasar sin protestas tormentosas eso que en la convivencia nacional va contra su sentir íntimo, si entonces no dijo palabra, ni se echó a la calle es que nada le iba en ello».

Las operaciones navales en Hispanoamérica y las expediciones de apoyo

El proceso y evolución de los distintos movimientos emancipadores en un escenario tan amplio como la costa americana atlántica requiere también diferentes actitudes y comportamientos, y las expediciones de apoyo a la causa realista, que necesariamente tienen que ser marítimas, imprimirán un signo particular a las operaciones bélicas.

La situación de la Marina española en América, como ya se ha comentado, distaba de invitar al optimismo. A gran distancia de la metrópoli, los escasos barcos estacionados en sus apostaderos tenían como misión la vigilancia de sus costas y la represión del contrabando. Su limitada autonomía no les permitía una amplia cobertura como la exigida por un teatro de operaciones navales tan amplio como el de la América atlántica. La Marina tendrá que hacer frente a esta situación con una gran penuria de medios y elementos, y a las nuevas marinas americanas que a medida que avanza el movimiento emancipador se van definiendo y desarrollando, aunque muchos de sus dirigentes o impulsores sean extranjeros o mercenarios, no olvidemos que en sus cuadros de mando también figuran marinos españoles y criollos, ya que aunque la mayoría de los oficiales de Marina se identificó con la causa realista, otros lucharon en bando distinto.

En 1809 al frente del apostadero de Montevideo se encontraba el jefe de escuadra don José María de Salazar, que dispone de los siguientes medios navales: fragata *Ifigenia*, corbetas *Indagadora* y *Mercurio*, bergantines *Belén*, *Cisne*, *Gálvez*, *Casilda* y *Panamá*, goleta *Invencible*, zumaca *Aránzazu* y faluchos *Fama*, *San Luis*, *San Carlos* y *San Martín*. Muchos de estos barcos no se encuentran en plena operatividad, pero tendrán que prestar sus servicios cuando sean requeridos para ello; y la primera ocasión se les va a presentar el 2 de marzo de 1811, cuando los bergantines *Cisne* y *Belén* baten, en aguas cercanas al río Paraná, a tres buques de la primera escuadrilla argentina al mando del maltés Juan Bautista Azopardo. Los buques apresados fueron conducidos a Colonia de Sacramento, siendo esta acción la que da inicio a las operaciones navales en la guerra emancipadora del Río de la Plata. Buenos Aires es bloqueado por el capitán de navío don José Ángel Michelena, quien se ve obligado a levantarlo dos meses más tarde por la intransigencia británica, que junto a Estados Unidos dificultaba cuanto podía la presencia española en América, siendo esta circunstancia una constante a la largo de nuestra guerra emancipadora.

El capitán de navío don Jacinto Romarate, encargado de la defensa de Montevideo, con sus varias victorias sobre diversas escuadrillas de insurgentes llevó a estos a solicitar una tregua al virrey Elío, tregua que aprovecharon los insurgentes para buscar una flota que les permitiese el dominio del mar. Para ello reclutaron dotaciones extranjeras de marinos mercantes. Será el catalán Juan Larrea, antiguo marino mercante, el encargado de dirigir la gestión y la compra de varios buques. Al irlandés Guillermo Brown se le nombra comodoro y almirante de la incipiente flota. Brown estuvo pronto en disposición de

enfrentarse a Romarate, y después de diversas escaramuzas donde los insurgentes se apoderaron de víveres y municiones que tanto escaseaban, derrotó a Romarate el 14 de mayo de 1814, lo que le permitió el bloqueo de Montevideo, rindiéndola el 20 de junio, dos años antes del congreso que proclamó la independencia argentina. España se quedaba así sin su única base en el Atlántico sur.

Respecto a las posesiones del Pacífico, partiremos del gobierno de don José Fernández de Abascal, virrey del Perú entre 1806 y 1816 y que supo mantener el virreinato con una política dura e inteligente, Abascal hizo frente con eficacia a todos los frentes inestables que se le presentaron. Realizó diversas expediciones contra focos independentistas en Chile y el Alto Perú. Al final de su mandato se produjo el primer incidente significativo en las costas peruanas, cuando el oficial irlandés Guillermo Brown, al servicio de la Junta Gubernativa de Buenos Aires, las invade al mando de cuatro buques, tripulados en su mayoría por marinos ingleses. A finales de enero de 1816, Brown, desde la isla de San Lorenzo, bombardea El Callao.

Así se llegaría al año 1817, en el que los patriotas chilenos, liderados por O'Higgins y San Martín, cruzarían los Andes y, tras derrotar a los españoles en Chacabuco el 12 de febrero de 1817 y Maipú en abril de 1818, sentenciarían definitivamente la suerte de Chile.

Centrándonos ahora en las expediciones que partieron de la metrópoli para auxiliar a las fuerzas realistas americanas y que, como se había comentado anteriormente, era empeño del Monarca que en Ultramar se le tuviese como señor absoluto, resolvió enviar una fuerza expedicionaria de 12.254 soldados de Infantería, Caballería y Artillería y 1.547 marinos, al mando del general Morillo, veterano de la recién terminada Guerra de la Independencia, cuyo destino, en principio, iban a ser Montevideo, Costa Firme y Nueva España.

Ante los reveses sufridos por los realistas en el Río de la Plata, con la pérdida de 11 embarcaciones en el combate naval que tuvo lugar frente a Buenos Aires el 16 de mayo de 1814, se intentó reforzar las tropas de la expedición de Montevideo y aunque la situación en Costa Firme era también crítica, a partir del mes de julio todos los documentos apuntaron en una sola dirección: Montevideo.

El cambio definitivo a Costa Firme se tuvo que realizar posiblemente en el mes de diciembre de 1814, ya que mediante instrucciones secretas fueron entregadas a Enrile el 17 de enero de 1815. Los componentes del convoy no tuvieron certeza de su destino hasta después de rebasar las islas Canarias. Esta fuerza se componía de 65 buques de transporte, en su mayoría requisados o embargados, lo que provocó protestas y un gran malestar entre los armadores nacionales. La escoltaban el navío *San Pedro de Alcántara*, las fragatas *Diana* e *Ifigenia*, la corbeta *Diamante* y la goleta *Patriota*, y a su frente se hallaba el brigadier Pascual Enrile. La preparación de este numeroso convoy fue más lenta de lo deseado. Los buques necesitaban importantes reparaciones y éstas se hacían con una lentitud desesperante, a esto se unían las constantes dificultades que los armadores ponían en intentar retrasar indefinidamente la salida



de Cádiz, aleccionando a sus capitanes para que dificultasen lo más posible el avituallamiento de los buques e incluso que abriesen vías de agua cuando los barcos se encontraban completamente abastecidos.

Ante estas circunstancias, y para acallar los rumores que circulaban sobre su falta de interés en la preparación de los buques, el brigadier Enrile tomó medidas tajantes con los problemas planteados y el día 3 de febrero de 1815 repartió a todos los transportes de la expedición un comunicado en el que se decía: «El capitán que no cumpla con su obligación será enrolado de último grumete en el navío *San Pedro*, y si un barco hace agua y el capitán no lo comunica de inmediato para remediar la avería será juzgado en Consejo de Guerra». Estas disposiciones tan duras acabaron de inmediato con todos los problemas y el día 10 de febrero todos los buques-transporte estaban listos para su salida.

Todo esto nos puede dar una idea del retraso que acumuló esta importante expedición cuando urgía enviar las tropas lo antes posible pues la situación de los españoles en América, a comienzos de 1814 era muy apurada; en concreto, el vasto territorio de Costa Firme estaba casi completamente ocupado por los insurgentes. Los realistas conservaban tan solo las plazas de Puerto Cabello, Coro y la Guaira. Por fin, el 17 de febrero de 1815 zarpó de Cádiz el convoy, llegando en abril de 1815 y con su llegada cambió el rumbo de los acontecimientos. La llegada a tierras de Cumaná de la expedición de Morillo clarificó la situación, al lograr reducir en parte los focos rebeldes de Venezuela, especialmente una vez rendido el que parecía ser su último bastión, la isla Marga-

rita. Sin embargo, la Armada pagó un tributo muy alto al sufrir el 24 de abril, como ya se ha comentado anteriormente, la pérdida del navío *San Pedro de Alcántara* en el fondeadero de Cumaná, al oeste de la isla de Coché, como consecuencia de un incendio, lo que supuso una gran pérdida tanto de personal como de material ya que actuaba de buque logístico, y almacén de víveres, pertrechos y pólvoras.

La pacificación de la costa venezolana aconsejaba proseguir las operaciones en el litoral colombiano, para eliminar los puntos que servían de base naval, especialmente Cartagena de Indias, que actuaba de puerto y base operativa de las fuerzas insurgentes y que con sus 18 buques habían logrado hacerse dueñas de las aguas del Caribe.

El 1 de septiembre de 1815 las fuerzas españolas sitiaron Cartagena de Indias, quedando por ello bloqueadas las fuerzas navales adversarias. Tal vez lo más práctico hubiese sido atacarla, pero Morillo prefirió bloquearla, buscando su rendición a través de la amistad que tenía Enrile con los insurgentes defensores. Cartagena, extenuada por el hambre y las penalidades, capituló el 6 de diciembre, no sin antes intentar una salida en la que se enfrentaron a la escuadrilla española al mando de teniente de navío don José de la Serna, perdiendo los insurgentes, en la acción, 15 embarcaciones. Estas acciones navales contribuyeron a paralizar la acción naval de los insurrectos, favoreciendo de paso la campaña de pacificación del territorio que llevaban a cabo el general Morillo en Nueva Granada y Ruiz de Apodaca en México.

Pero la actividad marinera desplegada por los insurgentes a mediados de 1816 hizo ver al propio Enrile las limitaciones de las fuerzas navales disponibles, y en carta dirigida al ministro de Marina le exponía: «Margarita se perdió por falta de Marina (...) y sin Marina no se puede tomar otra vez».

Las posibilidades navales de la metrópoli seguían siendo escasas, y el ministro de Marina dio permiso para habilitar sólo dos corbetas: la *Descubierta* y la *Diamante*. Esta última, perteneciente a la expedición de Enrile, había regresado a Cádiz con un convoy el 16 de agosto de 1816.

Dirigía la nueva expedición un veterano de la anterior, don Francisco de Paula Topete, quien había llegado a Cádiz también con la *Diamante*. La expedición, compuesta de nueve transportes y las dos corbetas, salió de Cádiz el 1 de abril de 1817, con 1.600 hombres del regimiento de Navarra y rumbo a Portobelo y La Habana. Antes de llegar a su destino definitivo, debía pasar por Margarita, y en contacto con Morillo y Enrile trataría de someter a la Isla. El 9 de mayo llegó a Tobago, en cuyas proximidades apresó una balandra enemiga que transportaba pólvora para los insurgentes de Margarita. Como quiera que un buque holandés le anunció que Barcelona había sido tomada por los realistas, se dirigió hacia allí, aunque no pudo contactar con Morillo para recibir instrucciones. Desde Barcelona se dirigió Topete a Cumaná, en cuyo puerto entró el 23 de mayo. El mal estado de sus buques y las órdenes de Morillo le impidieron proseguir el viaje hacia Portobelo; las tropas que transportaba y que quedaron bajo la jurisdicción de Morillo eran necesarias para la segunda reconquista de Margarita. Las corbetas llegaron en tan malas condi-



Combate entre el bergantín El Voluntario con el corsario argentino Independencia del Sur (5 de junio de 1819). Museo Naval

ciones que Topete ni siquiera se atrevió a enviarlas a la Habana para su reparación. La expedición no representó ningún refuerzo naval.

Hasta 1820, la actividad de las fuerzas navales insurrectas sería intermitente. Entre las fuerzas que disponían, cabe citar la escuadrilla de siete bajeles que puso a disposición de Bolívar un armador de Curazao, cuyo mando otorgó a los mulatos Luis Brión y José Padilla, quienes habían combatido como contra maestres a bordo de buques españoles en Trafalgar.

Hubo aún otra expedición, a la que se dio el pomposo nombre de «división de Costa Firme» o «expedición de Laborde». En realidad, desplazó tan solo 1.500 hombres y estaba integrada por cinco buques de guerra: las fragatas *Ligera* y *Viva*, la corbeta *Aretusa* y los bergantines *Hiena* y *Hércules*, a los que guarnecían cuatro transportes. Los primeros pasos para organizar esta expedición se debieron a sendas cartas de Chacón y del capitán general interino de Caracas, don Salvador Moxó, donde exponían la necesidad urgente de la escuadrilla de Venezuela de pertrechos y de buques de guerra, porque había noticias de que Brión atacaría La Guaira o cualquier otro punto. El ministro de Marina ordenó al capitán general de Cádiz que comenzara la habilitación de algunos buques, aunque el capitán general le contestó que de momento era imposible atender esa petición, ya que se estaba preparando la llamada «gran

expedición» (la que debía transportar las tropas de Riego a Buenos Aires). Lo cierto es que esa «gran expedición» de la cual se venía hablando desde 1816, nunca salió de Cádiz, y la «división de Costa Firme» tuvo que esperar más de un año.

A don Ángel Laborde se le nombró comandante de Puerto Cabello el 23 de diciembre de 1819. Laborde conocía perfectamente las tribulaciones que padecían los marinos destacados en Ultramar y las casi nulas posibilidades de la escuadrilla e hizo una serie de peticiones, unas encaminadas a conseguir y asegurar la subsistencia de su mujer y su hija y la otra indicando que Puerto Cabello debía tener bien determinados y seguros los canales de financiación. Ante la sorpresa de Laborde, ambas peticiones fueron aprobadas. De la primera propuesta no se tienen conocimientos de su incumplimiento, aunque en la referente a que Puerto Cabello tuviese asegurado el abastecimiento fue algo muy distinto, los subordinados de Laborde carecían hasta de lo más elemental e imprescindible para su ración alimentaria. La concesión de la «Banda de Comendador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica» aunque con la importante coletilla : «de cuya insignia usará luego que llegase al punto de su destino», ablandó el estado de ánimo de Laborde y dejó aparcadas las renuncias al mando de la expedición que había cursado con anterioridad.

La División de Costa Firme salió de Cádiz el 11 de noviembre de 1820, llegando sin contratiempos al apostadero de La Guaira el 18 de diciembre, pasando después por Cumaná y, por fin, el día 28 del mismo mes recalaron en Puerto Cabello. Indudablemente, la División constituyó un considerable refuerzo para la escuadrilla, pero las expresiones triunfalistas del gobierno no se correspondían en absoluto con la realidad y la desfiguraron completamente, y no fue por desconocimiento ya que Laborde a lo largo de 1821 envió una extensa correspondencia, relatando los acontecimientos del apostadero de Puerto Cabello, las fatigas sufridas con las evacuaciones, la pérdida de los apostaderos de La Guaira y Cumaná, el prolongado bloqueo de Puerto Cabello y los padecimientos y hambre soportados durante todo el año y todo ello debido, fundamentalmente, al abandono que el gobierno de Madrid sometió a sus fuerzas de Ultramar.

El Departamento de Ultramar conocía perfectamente que la fragata *Viva* (exrusa) se había hundido en Portobelo casi inmediatamente después de su llegada; igualmente, que la corbeta *Aretusa* regreso a España a los pocos días; que la fragata *Ligera* necesitó reparaciones constantes y que el bergantín *Hércules* se desplazó a La Habana con el fin de someterse a reparaciones. ¿Dónde estaba el refuerzo poderoso que el gobierno con tanto ahínco quería difundir a la opinión pública?

Hubo también una primera y pequeña expedición a Costa Firme, que salió de Cádiz el 5 de agosto de 1813, que se denominó «expedición de la fragata *Venganza*», compuesta por la citada fragata como único buque de guerra y cinco trasportes con 1.000 hombres del regimiento de Granada. Esta expedición no supuso ningún refuerzo para la escuadrilla de Costa Firme, ya que sus instrucciones era de regreso inmediato a la Península, como así hizo.

Como ya se ha comentado anteriormente, la llamada «gran expedición», también conocida como «Ejército de la Isla», cuyo objetivo era reforzar a la expedición del general Morillo, nunca llegó a salir, al sublevarse en Cabezas de San Juan, el 1 de enero de 1820, el comandante del Regimiento Asturias, Rafael de Riego, exponiendo en sus proclamas que dicha actitud obedecía al sentimiento generalizado que sentían los oficiales y soldados del ejército expedicionario que aguardaba en Cádiz para su embarque con destino a Ultramar, que la partida significaba: «la muerte en buques podridos y en tierras lejanas en una guerra inútil». Este cambio o revolución se estaba gestando desde hacía mucho tiempo y respondía a otras muchas motivaciones y se extendió muy rápidamente por toda España, de tal forma que el 7 de marzo Fernando VII se vio obligado a jurar la Constitución promulgada por las Cortes de Cádiz en 1812. Entrando en la historia en el período denominado «trienio liberal».

El cambio de régimen dio lugar al licenciamiento del cuerpo de ejército destinado a las posesiones de Ultramar y al desarme de la escuadra encargada de transportarlo, siendo este uno de los objetivos de muchas personas a uno y otro lado del Atlántico, con lo que los insurrectos, al conocer las noticias, cobraron nuevo impulso al disponer de mayor libertad de acción y menos oposición.

En líneas generales, durante el Trienio Liberal la Marina iba a continuar olvidada y sumida en idéntica crisis que en años anteriores, a lo que no fue ajena la inestabilidad ministerial —;hasta ocho asumieron la cartera en tres años!—, por lo que fue prácticamente imposible llevar a cabo cualquier acción eficaz.

Conclusiones

No fue la derrota en San Vicente, ni en Finisterre, ni siquiera el cataclismo de Trafalgar la causa del hundimiento de la Marina; lo fue la Guerra de la Independencia.

Para la Armada, la lucha contra el Francés fue otro largo calvario, en el que a través de su espontánea contribución a ella fue labrando cada día su ruina, hasta llegar a su total ineffectividad. Aunque hay que tener en cuenta que ello fue en parte obligado por la necesidad de acomodar su personal y sus servicios a las modalidades de la lucha en tierra y de ahí el expolio sin tasa a que fueron sometidos sus arsenales, depósitos y hasta los pertrechos de sus buques. Los barcos fueron desarmados y se dejaron pudrir los depósitos de los arsenales; sus fábricas de armamento pierden su carácter eminentemente naval para pasar a fabricar armas portátiles y artillería de campaña; gran parte del personal de la Marina fue a engrosar las fuerzas de Ejército; tropas de Marina participaron en la defensa de la Puerta del Carmen de Zaragoza; los jefes de escuadra Cayetano Valdés, Felipe Jado Cagigal y el brigadier Francisco Riquelme, fallecido en el combate, participaron en la batalla de Espinosa de

los Monteros, el propio Enrile en febrero de 1811 pasó al Ejército como coronel del recién creado Cuerpo de Estado Mayor, participando en la batalla de La Albuera, en el segundo sitio de Badajoz y en operaciones en el Condado de Niebla, para reingresar en la Real Armada como brigadier en 1814 a fin de formar parte de la expedición de Morillo; otros formaron parte de la guerrilla y otros se derivaron a tareas políticas como Escaño, Císcar, Cayetano Valdés, etc.

Tan mísera situación puede comprobarse cuando, en esa época, no hay más remedio que aceptar que buques de la Royal Navy le den escolta a los escasos convoyes enviados o recibidos de América. La deuda contraída por el Estado con la Marina alcanzaba la cifra de 272 millones de reales, lo que convertía a la Real Armada en un cuerpo muerto sumido en la indigencia más absoluta. Si la Marina hubiera recaudado las rentas dedicadas a su conservación y mantenimiento, con entera independencia de las tesorerías del reino, quizás no hubieran faltado en sus astilleros acopios de maderas y pertrechos para habilitar los buques de guerra que quedaban, reparar los viejos y, tal vez, construir alguno nuevo; y el gobierno no se hubiera visto en el triste espectáculo de enviar a Inglaterra a carenar navíos y fragatas, ni los jefes del apostadero de Mahón se hubieran hallado en la dura necesidad de vender los aparejos de sus buques para dar de comer a sus tripulaciones.

Otro de los factores a tener en cuenta es que, pese a depender del mar para mantener su imperio, y a pesar de su larga vinculación con él, en España nunca se estimó en demasía el oficio de marino. La Marina era considerada, frente al Ejército, un destino de segunda, por lo que su presupuesto siempre fue escaso: barcos viejos y mal equipados, salarios que se retrasaban meses o años y una marinería mal formada y sin motivación alguna. Muchos marineros eran reclutados a la fuerza por el sistema de levas y la marinería quedaba formada, en su mayoría, por presidiarios, enfermos, campesinos y obreros que nada sabían de la mar. La fiebre amarilla de 1802 acarreó la pérdida de muchos marineros experimentados en Andalucía, lo que agravó la situación de la Marina y fue, entre otras, una de las causas del desastre de Trafalgar.

El abandono de la Marina por la falta absoluta de cuidados en las materias primas; el mal sistema educativo del personal; el desprecio a los arsenales, antaño impulsados por grandes ministros, y el desafortunado nombramiento del Príncipe de la Paz para regir los destinos del almirantazgo, del que poco sabía, fueron factores decisivos para el inevitable ocaso de la Marina. El proceso de reconstitución será lento y penoso a consecuencia, sobre todo, del retraso en la industrialización del país.

La definitiva pérdida para España de sus posesiones americanas, con la excepción de Cuba, Filipinas y Puerto Rico, representará, en primer lugar, la pérdida de su condición de gran potencia, mantenida ya con grandes dificultades, y la falta de unos recursos para las arcas reales que causaron gran desolación en la ambición de algunos. La separación de los virreinos americanos sólo podía haber sido contenida con unas fuerzas navales capaces de

reforzar las guarniciones militares; pero sin ese apoyo naval insoslayable, las fuerzas realistas americanas fueron dejadas a su suerte y su sentencia quedó firmada.

La Monarquía en particular y los sucesivos gobiernos en general no llegaron a concienciarse nunca de que unos territorios con extensos litorales y magníficas vías fluviales de acceso ofrecían una mayor vulnerabilidad si no se disponía de una Marina amoldada a estas circunstancias. La Marina española del siglo XIX no lo fue por la falta de interés, en unos casos, y por la animadversión que hacia ella sentían amplios sectores de la esfera política nacional. Todo ello llevó a una ausencia total de directrices y penuria de medios que propiciaron la debilidad manifiesta de los apostaderos e instalaciones navales, descuidadas y desatendidas por quienes manejaban los caudales públicos y, que por celos no invertían cantidad alguna en su mantenimiento y conservación.

También la falta de visión política llevó a situaciones irreversibles en América y a estancar posturas españolas, lo que irremediadamente rompió toda posibilidad de diálogo descolonizador. La reacción fernandina en su vuelta al trono y sus consecuencias, la sublevación y las proclamas de Riego al frente de las tropas destinadas para América y la llegada de los Cien Mil Hijos de San Luis, acabaron desatendiendo a la metrópoli de sus intereses en Ultramar, y de las ofertas conciliadoras de Iturbide, Rivadavia y San Martín, que se mostraron propicios a sentar en los tronos mejicano, rioplatense y peruano a infantes españoles e, incluso, pensaron en el anciano Carlos IV.

Tampoco nos podemos olvidar del grave aislamiento internacional al que sometió nuestro ínclito Fernando VII a España. En este período crucial en la historia de Europa, cuando se estaba dirimiendo el equilibrio de fuerzas tras la derrota de Napoleón, Fernando VII se mostró sorprendentemente desinteresado por los asuntos externos; Así, pese a haberse enfrentado contra el emperador francés y haberle derrotado, España quedó marginada de los beneficios que las potencias vencedoras de Napoleón recibieron en la segunda paz de París y en el Congreso de Viena de 1815. Nuestro país, destrozado por la Guerra de la Independencia, con las arcas vacías y roto el comercio con las colonias americanas, quedó relegado a un papel secundario en el concierto internacional y, lo que es peor, se vio encerrado en un aislamiento internacional que se fue haciendo, con el tiempo, cada vez más visible. El prestigioso profesor y maestro Ruméu de Armas nos emite su juicio sobre el nefasto aislamiento español del siglo XIX con estas palabras: «España vive al margen de los acontecimientos políticos del mundo, encerrada en un aislamiento internacional absoluto. Salimos de la guerra de la Independencia ligados a Inglaterra por una imperceptible alianza en 1814. Ensayamos luego un estéril acercamiento a Rusia, para encerrarnos por último, como acorralados en un rincón de Europa sin más horizonte que la conservación del *statu quo*, es decir, de los últimos vestigios de nuestro imperio ultramarino»

España, de ser una nación de carácter geopolítico eminentemente marítimo, adoptó, durante todo el calamitoso siglo XIX y la primera mitad del XX, una mentalidad política y estratégica erróneamente continental. Podemos decir que 1817 es el año que marca la consumación de la pérdida de nuestro poder naval y el inicio de nuestro grave aislamiento internacional.

Fruto de este aislamiento internacional y de la candidez del monarca fue la confianza que tenía en la protección de los soberanos de Europa para dominar el levantamiento americano y recobrar las antiguas posesiones, cuando el gobierno inglés, por una declaración del 1 de enero de 1825, reconocía como potencias independientes varios de los Estados emancipados, haciendo pública su resolución por una nota dirigida a los agentes diplomáticos de todos los gobiernos con quienes mantenían relaciones de amistad. Lo mismo había hecho los Estados Unidos, comprendiendo en una general declaración a todos los que habían proclamado su independencia. En aquel mismo año nos vimos obligados a evacuar el castillo de San Juan de Ulúa, abandonando así el último baluarte de España en el territorio mejicano.

En el año clave de 1834, la Marina española ya no existe, reducida a tres navíos inútiles, cinco viejas fragatas y menos de 20 unidades auxiliares. Y en este fatídico año de 1834 se produce el cerrojazo definitivo de nuestro aislamiento, víctima de la alianza entre Francia e Inglaterra contra Alemania, anulando por completo a España, que desaparece políticamente del mapa europeo hasta la firma de los tratados hispanonorteamericanos del año ;1953;

Y, por último, es justo reconocer que nuestras actuaciones y consolidación en América durante más de tres siglos, no hubiesen sido posibles sin el ejercicio de un poder marítimo, ya que sin él difícilmente se hubiese podido soportar el corso y la piratería a lo largo de tan extenso litoral, ni de responder, durante siglos, a los continuados ataques de franceses, holandeses e ingleses a los territorios de Ultramar. También es de reseñar, por ser reconocido por los historiadores, que nuestros marinos destacaron por su entrega, arrojo y decisión, a pesar de las innumerables dificultades por las que tuvieron que pasar: falta permanente de víveres, pertrechos, personal y con un pésimo material a su disposición, y lo que es más importante, tuvieron que luchar contra los celos, la incomprensión y las ambiciones de unas autoridades que no vacilaron en descargar su ira sobre ellos cuando las cosas en tierra no iban bien.

Muchos marinos se vieron obligados a lavar su mancillado honor por acusaciones injustas y demostrar, una y otra vez, que habían sacado el máximo rendimiento posible al pésimo material del que disponían. Los marinos, en general, recibieron un pésimo trato, fueron sometidos a numerosos expedientes de los cuales salieron indemnes, en la mayoría de los casos, y es de justicia reconocer que ellos no fueron responsables ni de la escasez de los buques puestos a su disposición, ni del mal estado en el que se los entregaron. Navegar en la mayoría de ellos ya era en sí una heroicidad.

Bibliografía

- ÁLVAREZ-ARENAS, Eliseo: *El español ante el mar. Ensayo de una incompetencia histórica*. Edic. de la Revista de Occidente, Madrid, 1969.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1800-1868*, 2 t. Editorial Naval, Madrid, 1993.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar: *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- CERVERA PERY, José: *La Marina española en la Emancipación de Hispanoamérica*. Colec. Mapfre, 1992.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VIII y IX. Madrid, 1902.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Una visión sobre la historia marítima española*. Navantia, Madrid, 2009.
- MASÍA, Concha: *Las Cortes de Cádiz y la Constitución de 1812*. Alba Libros, 2004.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar: *La Marina española en la independencia de Costa Firme*. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- PESADO RICCARDI, Carlos: *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2007.
- SARIEGO DEL CASTILLO, J.L.: *Historia de la Marina española en la América septentrional y Pacífico*. Sevilla, 1975.