

EL ABANDONO DE LA MARINA EN LAS INDEPENDENCIAS AMERICANAS (1814-1824)

Jorge Álvarez Palomino
Universidad CEU San Pablo
<https://orcid.org/0000-0001-9720-244X>

Es sabido que la Guerra de Independencia (1808-1814) marcó el definitivo colapso de España como potencia mundial pese a la victoria sobre los franceses. En los años siguientes, España fue incapaz de imponerse sobre los rebeldes americanos y perdió su imperio ultramarino, quedando sometida a la tutela de potencias mayores. Un factor fundamental para explicar esta caída es la decadencia de la Real Armada, instrumento fundamental para poder proyectar y mantener el poder español al otro lado del Atlántico. Los constantes esfuerzos de España por afirmar su posición como imperio global chocaron con la insignificancia de su poder naval, un problema del que fueron muy conscientes los gobiernos de Fernando VII. Esta investigación pretende reflexionar sobre el papel fundamental de la Armada en la pérdida de la América Española y las razones por las que España fue incapaz de mantener y proyectar un poder naval suficiente para conservar sus dominios. Para ello, la investigación emplea principalmente fuentes primarias del Archivo de Marina «Álvaro de Bazán», el Archivo del Museo Naval y el Archivo General de Simancas.

LA DEBILIDAD DE LA ARMADA DE POSGUERRA

Durante el siglo XVIII, España había sido capaz de mantener el control de su imperio americano pese a la rivalidad con una Gran Bretaña cada vez más fuerte. Aunque la superioridad naval de la Royal Navy era amplia, la Real Armada española se mantuvo durante toda la centuria como un arma eficaz y capaz de mantener ininterrumpida la comunicación de España con sus posesiones transatlánticas (Cepeda, 2010: 30). Durante las guerras revolucionarias, la marina española sufrió serios reveses frente a los ingleses en las batallas del Cabo de San Vicente (1797) y Trafalgar (1805), pero su crisis definitiva no se debió a las derrotas frente al enemigo, sino al abandono que sufrió durante la Guerra de Independencia. Durante los seis años que duró la lucha contra los franceses, los buques de la Armada quedaron abandonados en sus arsenales mientras oficiales y tripulaciones combatían desembarcados por toda la Península. Cuando en 1814 se consiguió finalmente la victoria contra el invasor, el coste que España había pagado en cuanto a su poder marítimo era enorme: de los 42 navíos de línea que había en 1808, solo quedaban 16, y de ellos únicamente cuatro estaban en condiciones de navegar (Cervera, 1989: 82).

Por lo tanto, cuando Fernando VII retornó a España de su largo exilio, se encontró con que apenas quedaba nada de la Armada que había dejado al salir. La propia Regencia que había dirigido la lucha en su ausencia reconocía esto como una de las causas de la debilidad española en las instrucciones que redactó para su plenipotenciario en las negociaciones de paz previstas tras la derrota de Napoleón, describiendo al reino como «impotente por no tener ejércitos organizados y haber sido destruida su Marina»¹.

Los mandos de la Armada eran muy conscientes de esta dolorosa decadencia. En un cálculo hecho en 1816, se estimaba que una marina de primer orden requería cien navíos, cien fragatas y cien buques menores². Aunque el cálculo está seguramente inflado para justificar la necesidad de aumentar el gasto de la Armada, no es descabellado cuando se compara con el estado de la *Royal Navy* en el mismo año, que tenía 151 navíos, 170 fragatas y más de un centenar de buques menores³. España nunca había alcanzado esa cifra, aunque en su momento álgido, a la muerte de Carlos III en 1788, la Real Armada contaba con 78 navíos, 51 fragatas y más de un centenar de buques menores (González Fernández, 2007: 134). En 1805, antes de Trafalgar, se había reducido a 40 navíos y 26 fragatas por las numerosas capturas británicas y el descenso de la

¹ AGS, Estado, 8175, Instrucciones para el plenipotenciario de las Españas en el Congreso que se reúna para tratar de la paz general de la Europa, y restablecimiento del equilibrio político de las Potencias de ella.

² AMN, 0243, Ms. 0439/12, 6 agosto 1816, Razón de los gastos de la Marina Militar y reformas susceptibles.

³ Steel's List, September 1816, Admiralty, HM Stationary Office, p. 27.

construcción (Fernández González, 2014: 184). Aunque la mayoría de los oficiales de la Armada de Fernando VII habían vivido esos tiempos, en el escenario posterior a la Guerra de la Independencia aquellas cifras se antojaban no ya lejanas sino completamente fantásticas. El ministro de Marina Vázquez de Figueroa, con duro realismo, se quejaba en 1818 de que no se hiciese caso a sus peticiones de mantener la Armada «no ya [...] en el pie que debe estar la de VM y corresponde a la Nación Española, sino al menos a fin de mantener el debido buen pie de armamento de tres o cuatro navíos de línea y doce fragatas, con algunos buques menores»⁴. El mismo ministro no podía evitar la comparación con sus propios recuerdos al señalar «uno o más buques en nuestro estado y abandono eterno en que se tiene a la Marina, apenas puede habilitarse en el tiempo que en el año 1790 vi poner en la mar al Augusto Padre de VM 50 navíos de líneas, 25 o 30 fragatas y competente número de buques menores»⁵.

El deterioro de la Armada se notaba no solo en la falta de barcos, sino en las penurias económicas que sufrían sus integrantes por falta de fondos. Durante la Guerra de Independencia se había acumulado un enorme retraso en las pagas de los marinos que llevó a Vázquez Figueroa a afirmar ante las Cortes en 1812 que «no hay uno cuyo semblante no manifieste el hambre que lo devora, y que de no ser socorrido va precisamente a ser víctima de la miseria en que le ha constituido la falta absoluta de pagas» (Juan y Ferragut, 2008: 131). Ya en pleno Sexenio Absolutista, el presidente de la Junta del Almirantazgo, Juan de Villavicencio, señalaba que «la poca religiosidad que en la época anterior hubo para el pago de las deudas más sagradas del Estado y cumplimiento de los contratos, especialmente en todo cuanto ha pertenecido a Marina, y esto en todos tiempos después del fallecimiento del Sr. Don Carlos III de gloriosa memoria»⁶ hacían que hubiese un descrédito total de la Armada española, donde los oficiales tenían que empeñarse personalmente para conseguir contratos. En el arsenal de Cádiz, el más importante de la Armada, los oficiales carecían de instrumentos de navegación, cartas, libros y hasta alimentos por la falta de pagas⁷.

El abatimiento y desmoralización de los marinos se veía agravado al comparar el estado de la flota española con la de otras potencias. La Real Armada, que durante el siglo XVIII había sido la tercera del mundo, tuvo que soportar la humillación de verse superada no ya por la inglesa y la francesa, sus antiguas rivales, sino por la de potencias de segundo orden como Portugal y Holanda. Un informe del Almirantazgo señalaba que la Armada de 1818 «es muy inferior a la portuguesa y holandesa, cuando nunca podría creerse compitiendo con aquellas, que por tantos motivos debe ser superior a ellas»⁸.

EL AMBIGUO PAPEL DE GRAN BRETAÑA

El abandono de la Armada había tenido poco efecto en la Guerra de Independencia, que se libraba en suelo peninsular y contra un enemigo, Francia, que había perdido el dominio de los mares en favor de la aliada Gran Bretaña. Pese al lamentable cuadro que encontró Fernando VII en 1814, quizá las consecuencias para España habrían sido menores en un escenario de paz como el que reinó en Europa desde la derrota de Napoleón⁹. Pero para la Monarquía Española seguía habiendo un frente de guerra abierto y en plena ebullición en América, donde desde 1810 había prendido la llama de la independencia.

La tragedia del Imperio Español fue que la revolución emancipadora coincidió con el momento de mayor debilidad de su poderío naval. Hubo en ello algo de fatalidad, pero también de causalidad: las derrotas del Cabo de San Vicente y Trafalgar habían entregado el dominio absoluto del Atlántico a los ingleses y cortaron *de facto* toda comunicación de España con sus Américas. Durante años, pese al nominal Gobierno español, las posesiones americanas abandonaron el régimen de monopolio y estuvieron abiertas a los comerciantes extranjeros, principalmente ingleses y estadounidenses. En palabras de Delgado Ribas:

... las nacientes burguesías comerciales de Buenos Aires, Caracas, Veracruz o La Habana no vivieron el bloqueo inglés del comercio colonial español como una experiencia traumática que

⁴ AMN, 0240, Ms. 0433/026, Figueroa al Rey, 20 de julio de 1818.

⁵ AMN, 0240, Ms. 0433/026, Figueroa al Rey, 20 de julio de 1818.

⁶ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDDB20150216144, Villavicencio a Figueroa, 3 de agosto de 1818.

⁷ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDDB20150219633, Hidalgo de Cisneros a Marina, 23 de marzo de 1819.

⁸ AMN, 0240, Ms. 0433/026, Almirantazgo a Marina, 26 de agosto de 1818.

⁹ La Royal Navy, pese a tener que mantener la hegemonía colonial británica en todos los océanos, emprendió desde 1815 un proceso de reducción de gastos y efectivos una vez que la amenaza de guerra con otras potencias se iba desvaneciendo (Wilcox, 2014: 2).

limitaba sus posibilidades de participación en el comercio internacional, sino como una etapa de gran prosperidad... (Delgado, 2006: 10).

De ahí que a partir de 1810 la revolución, encabezada por burgueses de los principales puertos comerciales como Buenos Aires o Caracas, utilizase como principal reivindicación el comercio libre y el fin del monopolio. La ausencia de una marina española había impedido mantener la relación exclusiva que unía a España con sus dominios y, roto ese vínculo, resultó imposible evitar que las ideas de emancipación se asentaran.

Fernando VII puso todo su empeño a partir de 1814 en restablecer el control español en América, pero para librar una guerra transatlántica resultaba obvia la importancia de tener una marina capaz de proyectar su poder al otro lado del océano, y eso era algo de lo que España carecía absolutamente. Para poder someter a los rebeldes, se necesitaba que la marina pudiese transportar tropas desde la Península para reforzar el ejército realista en América, bloquear los auxilios de suministros y tropas de los rebeldes y enfrentarse a cualquier fuerza naval que estos fuesen capaces de oponer.

En todos estos puntos, resultaba fundamental el papel de Gran Bretaña, cuya abrumadora superioridad naval le daba la posibilidad de dominar a su voluntad las comunicaciones entre ambos hemisferios. Afortunadamente para España, la unión contra el enemigo común francés había hecho que por primera vez en siglos los ingleses fuesen, al menos nominalmente, un aliado (Fernández Palacios, 2011: 79). Si Londres hubiese adoptado una actitud beligerante en contra de España, podría haber decidido en un solo golpe la pérdida de todo el imperio americano. En una entrevista en 1816 con el embajador español, Lord Castlereagh, Secretario del *Foreign Office* y gran artífice de la política exterior británica en la posguerra, se cuidó de señalar esta posibilidad al decir que «la España no es en el día temible, pues nada puede sin recursos, sin marina, y continuamente pidiendo empréstitos» por lo que si se declarase la guerra entre ambas «la Inglaterra, sin trabajo y sin gastos, ya que no tiene ninguna escuadra española a que oponerse, tendrá la gloria de haber contribuido a la libertad e independencia del Nuevo Mundo»¹⁰.

Si Inglaterra no dio este paso fue por miedo a romper el consenso de paz entre todas las potencias establecido tras la derrota de Napoleón, en el que el propio Castlereagh había trabajado incesantemente, y por el rechazo de su propia población y sus finanzas, exhaustas tras décadas de guerra e impuestos (Waddell, 1987: 1). Estas consideraciones hicieron que Gran Bretaña se declarase neutral en el conflicto entre España y sus súbditos rebeldes, comprometiéndose a no prestar ayuda a ninguno de los dos bandos. Un objetivo constante de los gobiernos españoles tanto durante el Sexenio Absolutista como en el Trienio Liberal fue intentar inclinar el apoyo británico de forma decidida hacia España para suplir con el poderoso respaldo de Londres la incapacidad naval de España. Don Pedro Ceballos, Secretario de Estado de Fernando VII entre 1814 y 1816, intentó incluso utilizar la debilidad de la Marina como un argumento para atraer a Gran Bretaña al aducir que para Londres era conveniente mantener América bajo el poder de una potencia sin poder naval, como era España, de forma que nadie rivalizase con su hegemonía atlántica. En sus instrucciones para el embajador en Londres, conde de Fernán-Núñez, afirmaba: «Las posesiones ultramarinas son para la España otros tantos vínculos que la unen a la Inglaterra, singularmente mientras no tenga una marina que la ponga en estado de no necesitar de auxilio extranjero, lo que por desgracia está muy distante»¹¹. Otra posibilidad, sugerida por el Encargado de Negocios en Londres, don Joaquín Campuzano, era ofrecer ventajas a Gran Bretaña a cambio de fondos que debían dedicarse a la restauración de una marina capaz de sujetar a los rebeldes. En 1817 proponía: «Tal vez sería posible interesar a la Inglaterra en la pacificación de América por medio de alguna concesión comercial o territorial, compensada por alguna suma de dinero que empleada en la restauración de nuestra Marina, la habilitase para completar esta obra importante»¹². Como se ve, los diplomáticos españoles eran muy conscientes de la estrecha relación que existía entre la conservación del imperio y el estado de la Armada.

Pese a los reiterados intentos, ni por un medio ni por otro se consiguió arrastrar a Inglaterra a defender la causa española. Lejos de ello, aunque el gabinete británico mantuvo su estricta política de neutralidad, la mayoría de la opinión pública dio su apoyo a los rebeldes americanos y esta simpatía se materializó en forma de un importante contrabando de suministros, armas y hasta tropas para servir a la causa de la independencia. Este tráfico estaba espoleado por un lado por las casas de comercio inglesas que obtenían enormes beneficios del contrabando directo con América, inundando los territorios libres del control aduanero español con productos británicos, y

¹⁰ AGS, Estado, 8310, Fernán-Núñez a Ceballos, 16 de enero de 1816, c. 841.

¹¹ AGS, Estado, 8176, Ceballos a Fernán-Núñez, 9 de febrero de 1815.

¹² AGS, Estado, 8286, Campuzano a Pizarro, 15 de mayo de 1817, c. 14.

por otro por la gran cantidad de militares que habían quedado sin empleo tras el fin de las Guerras Napoleónicas en Europa y que encontraban posibilidades de empleo en las filas de los rebeldes. Aunque España protestó sistemáticamente durante años contra la creciente ayuda inglesa que recibían los insurgentes, el Gobierno de Londres se escudó siempre en que se trataba de negocios de particulares e hizo pocos esfuerzos por perseguir legalmente este contrabando generalizado (Waddell, 1983: 207-208).

La falta de resultados diplomáticos podría haberse suplido fácilmente con un control marítimo que interceptase los barcos con rumbo a puertos rebeldes y bloquease sus posibilidades de recibir socorros. Los buques que se empleaban para el contrabando eran viejos, de origen civil y poco armados, por lo que detenerlos no requería gran esfuerzo. WHG Page, un abogado inglés contratado por el Gobierno español para perseguir estas expediciones en los tribunales, estimaba que con que España situase dos o tres navíos de línea o fragatas en las aguas rebeldes y declarase los puertos bloqueados, capturando por Real Orden a todo el que entrase, evitaría la salida de barcos para los insurgentes de forma mucho más eficaces que con apelaciones a las leyes inglesas¹³. Pero incluso ese mínimo esfuerzo quedaba fuera de las exiguas posibilidades de la Real Armada. En 1818 la Secretaría de Estado de Marina contestaba a la orden de detener un pequeño convoy con armas y tropas para América: «No se crea que por Marina, en el estado miserable en el que esta se halla, puedan darse tales providencias [...]. Si la Marina de VM estuviera en el pie que es debido, con una sola medida estuviera todo conseguido»¹⁴.

Los pocos buques españoles que operaban en América tenían que ser además muy cuidadosos a la hora de interceptar barcos bajo bandera británica, pues el riesgo de incidentes diplomáticos era alto. Con frecuencia, los capitanes españoles no podían probar fácilmente la línea entre un comerciante y un contrabandista y en Londres el Gobierno y el Parlamento recibían constantes quejas de las casas de comercio británicas cada vez que su actividad se veía perjudicada por los controles marítimos españoles. El aumento del contrabando inglés desde 1817 hizo pedir al embajador en Londres, duque de San Carlos, la visita por buques de la Armada de todos los barcos ingleses que lleguen a América pues las medidas del Gobierno inglés que «aparentemente se dirigen a contener la conducta hostil de sus súbditos» eran claramente insuficientes¹⁵. Consultada sobre el particular la Junta del Almirantazgo, respondí que, ante la inferioridad de la marina española frente a la británica, las órdenes relativas a esta materia que debían darse a los comandantes navales en América «fueran de especie que su proceder evitase reclamaciones y comprometimientos cuyos resultados nos condujesen a un fin que por todos los medios debemos esquivar, al propio tiempo que estorbasen en lo posible la llegada de tales buques a los puntos insurreccionados»¹⁶. Por ello, se decidió mantener sin ampliar la orden existente desde el 26 de septiembre de 1817 que mandaba detener los buques ingleses solo si se descubría de sus papeles que iban a zona insurreccionada y llevaban efectos militares, aunque «usando siempre de la mayor prudencia y urbanidad en el trato»¹⁷.

LA INFERIORIDAD NAVAL EN LOS TEATROS DE GUERRA AMERICANOS

La marina española de posguerra no era solo incapaz de oponerse a Gran Bretaña, la mayor potencia naval del momento, sino de disputar a cualquier otro rival el control de las aguas americanas. Los mismos problemas se dieron con los Estados Unidos, que había adoptado una actitud de apoyo abierto a los rebeldes y cuya joven flota superaba ampliamente a cualquier fuerza que España pudiese desplegar. Incluso cuando Portugal ocupó ilegalmente la banda oriental del Río de la Plata, España no pudo oponer resistencia al no disponer de una escuadra que pudiese oponerse a los siete navíos con los que contaba la monarquía vecina¹⁸. Pero el mayor problema fue la imposibilidad de superar incluso a las incipientes marinas que las repúblicas rebeldes levantaron.

Los gobiernos del Río de la Plata, Colombia y Chile entendieron rápidamente que su supervivencia dependía en buena medida de su habilidad para conseguir un poder naval capaz de

¹³ AGS, Estado, 8286, Page a Campuzano, 31 de enero de 1818.

¹⁴ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150214713, Vázquez Figueroa a Fernando VII, 24 de febrero de 1818.

¹⁵ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150214751, Pizarro a Marina, 16 de diciembre de 1817.

¹⁶ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150214751, Navarrete a Marina, 19 de diciembre de 1817.

¹⁷ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150214751, Vázquez de Figueroa a Pizarro, 24 de febrero de 1818.

¹⁸ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150216144, Villavicencio a Figueroa, 3 de agosto de 1818.

oponerse al de la metrópoli. Sin embargo, su situación económica era incluso peor que la de España y carecían de cualquier base para poder constituir una marina. Estas carencias las suplieron dedicando los pocos recursos disponibles a comprar barcos y tripulaciones en el extranjero, principalmente en Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia, además de ofreciendo amplios beneficios a todo corsario extranjero que quisiera dedicarse a la piratería contra las posesiones españolas bajo el amparo de alguna de las banderas insurgentes. Aunque esta política, a costa de grandes sacrificios, permitió a los insurgentes hacerse rápidamente con el embrión de una fuerza naval, sus marinas no dejaban de ser conjuntos de barcos obsoletos comprados a precio de saldo y aventureros en busca de botín.

En circunstancias normales, no habrían representado una amenaza para la marina española, que incluso en sus horas más bajas era superior. Pero la dispersión de los dominios de la Corona, que obligaban a desperdigar los pocos barcos por todo el continente, la dificultad logística de enviar los buques disponibles en los puertos peninsulares al otro lado del Atlántico, la perpetua penuria de la Hacienda y algunas malas decisiones estratégicas hicieron que España se viese luchando en inferioridad naval en todos los teatros de la guerra. La situación era tan dantesca que algunos corsarios rioplatenses se atrevían incluso a atacar a los mercantes que entraban y salían de la misma bahía de Cádiz, propiciando el impotente lamento del Almirantazgo al ver que «unos miserables corsarios nos apresen los buques mercantes a la vista de nuestros principales puertos»¹⁹.

Los virreyes y comandantes de América pedían insistentemente a Madrid que se les enviasen refuerzos marítimos. El virrey de Nueva España, el capitán general de la Armada Juan José Ruiz de Apodaca, pedía en 1818 que se le enviasen algunos barcos, pues para defender toda la costa del Pacífico disponía únicamente del bergantín San Carlos «en no muy buen estado»²⁰. Aunque los rebeldes mexicanos carecían de marina, en el Golfo de México operaban numerosos corsarios bajo bandera de las repúblicas de Colombia, Chile o Río de la Plata que hacían casi imposible la comunicación de Veracruz con La Habana y demás puertos leales. El más importante de ellos era el pirata francés Louis-Michel Aury, que disponía de doce o trece buques ligeros tripulados por estadounidenses, franceses e ingleses²¹. En 1818 la Junta Militar de Indias, presidida por el general Eguía, pedía que se enviasen algunas fragatas a combatirle pues «no habiendo en la actualidad un solo buque de guerra en aquellas aguas, exige cualquier sacrificio por costoso que parezca el envío de uno de ellos a lo menos»²².

La situación naval en el teatro de Costa Firme –actuales Colombia y Venezuela–, donde el general Morillo combatía a Bolívar desde 1815, era igualmente apurada. Los rebeldes tenían una escuadra de barcos ligeros comandada por Luis Bríon que consiguió importantes victorias sobre los realistas. A finales de 1820, la superioridad de Bríon era suficiente para mantener a Morillo bloqueado en Cartagena de Indias. Según informaba un desertor inglés de las fuerzas rebeldes, Morillo podía resistir, pero necesitaba apoyo naval²³ y el embajador español en Londres, duque de Frías, creía que solo con que se enviasen unos pocos barcos para levantar el bloqueo, Morillo podría imponerse a Bolívar²⁴. El Gobierno del Trienio logró enviar una pequeñísima expedición al mando de don Ángel Laborde compuesta de una fragata ligera y una corbeta, cargadas con medicinas y pertrechos, pero sin soldados de refuerzo (Manera, 1987: 63). Sin embargo, para cuando Laborde alcanzó Costa Firme, Cartagena ya se había rendido y tuvo que encerrarse en el apostadero de Puerto Cabello, el único enclave que quedaba en poder realista.

El Virreinato del Perú fue en el que más se dejó sentir la inferioridad naval española. Aislado al otro lado del Cabo de Hornos, apenas disponía de barcos para defender el puerto de El Callao y muy difícilmente podía esperar ayuda de la metrópoli. La situación era especialmente apurada porque los rebeldes de Chile organizaron una muy respetable escuadra a las órdenes del veterano oficial inglés Lord Cochrane que se hizo con el control absoluto del Pacífico. De acuerdo con los informes españoles, en esta escuadra «todos, todos los oficiales de sus buques y su tripulación son ingleses: en suma, que es una escuadra inglesa bajo pabellón chileno»²⁵. Cochrane contaba con el único navío de línea desplegado en América por ninguno de los dos bandos, el *San Martín*,

¹⁹ AMN, 0240, Ms. 0433/026, Almirantazgo a Marina, 26 de agosto de 1818.

²⁰ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMD20150216175, Apodaca a Marina, 31 diciembre 1818.

²¹ AGS, Estado, 8178, Martín Villamil a San Carlos, 23 de septiembre de 1818.

²² AMN, 0240, Ms. 0433/026-4, Eguía a Figueroa, 15 de agosto de 1818.

²³ AGS, Estado, 8297, Frías a Castro, 11 de octubre de 1820, c. 131.

²⁴ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMD20150221001, Frías a Castro, 3 de octubre de 1820.

²⁵ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMD20150222527, Félix D'Olhaberriague a Marina, 19 de junio de 1821.

un viejo buque inglés comprado en Londres pero que con sus 68 cañones daba una ventaja absoluta a los chilenos sobre cualquier barco de la Real Armada en aguas americanas. El virrey del Perú, don Joaquín de la Pezuela, consiguió importantes victorias en tierra pero advertía, a la espera de la expedición contra Buenos Aires que se preparaba en Cádiz, que:

... no será decisivo mientras los chilenos conserven la numerosa marina que han formado. Para destruirla no hallo otro arbitrio que el de que SM despache al Pacífico dos navíos y dos fragatas de guerra que con la reunión de los buques que aquí tengo rendirán o abrasarán los de los rebeldes [...] Si me puedo conservar hasta que lleguen los buques citados; y el Señor La Abisbal toma Buenos Aires, puede tenerse por sometida al rey esta América Meridional del Sur, pero de lo contrario esto presenta un mal aspecto²⁶.

Desde España se envió en socorro de Lima una escuadra formada por el viejo navío *San Telmo*, el *Alejandro I* recién comprado a Rusia y la fragata *Prueba*. La fatalidad se cionó con los españoles, sin embargo, pues el *Alejandro I*, por problemas en la arboladura, tuvo que dar la vuelta a medio camino y el *San Telmo* naufragó en una terrible tempestad al doblar el Cabo de Hornos. Solo la *Prueba* pudo llegar sana y salva a Lima, donde nada podía hacer frente a la escuadra de Cochrane. La pérdida de esta escuadra, la mayor que España envió a América desde 1815, supuso un golpe terrible para la causa realista, pues su llegada habría permitido sin duda destruir la incipiente Marina chilena y asegurar el Pacífico²⁷.

EL MINISTERIO DE MARINA Y LA COORDINACIÓN POLÍTICA

En Madrid estaban lejos de ignorar la importancia de que la Armada recuperara algo de su poderío si se quería evitar la pérdida de América. Aunque a menudo se ha culpado a Fernando VII de negligencia en la cuestión naval, como en todas las demás, lo cierto es que según hemos visto, las causas de la decadencia se remontaban a mucho antes de su vuelta a España y sus sucesivos gobiernos tuvieron que enfrentarse a problemas insuperables en un contexto de guerra abierta en toda América y miseria económica generalizada.

Una crítica que se ha sostenido y que sí es achacable al rey es que la toma de decisiones de la Armada quedó supeditada a otros ramos del Gobierno y a las influencias de su «camarilla» de favoritos. Esta crítica se originó ya en la propia época por la competencia entre los distintos ministerios y los recelos por parte del de Marina hacia el de Guerra. El origen de la disputa pudo estar en la desavenencia personal entre Vázquez Figueroa y su homólogo de Guerra, el general Eguía. Mientras el primero pertenecía al partido más moderado, encabezado por el Secretario de Estado José Pizarro, el segundo representaba al sector más férreamente absolutista y que contaba sin duda con la confianza preferente de Fernando VII (La Parra, 2018: 325). Ello hizo que en ocasiones Eguía, desde su cargo de presidente de la Junta Militar de Indias, usurpase funciones a Figueroa. El ministro de Marina se quejaba en 1818:

No puedo dejar de hacer presente a VM en esta ocasión que me sorprende que el ministro de la Guerra, interiorizado en los negocios del gobierno, que no ignora ni puede ignorar cual es la situación del Estado y muy particularmente de la marina, para lo cual no es menester estar en el interior del gobierno, porque es demasiado público y notorio lo desatendida que está; un Ministro, digo, que ha oído de palabra y por escrito en las sesiones del Consejo de Estado, y en las Juntas de los Ministros el lamentable punto a que ha llegado la Marina militar, proponga a VM la expedición de providencias sobre armamento y destino de buques de guerra, cual si la Armada se hallase toda en el pie más floreciente y toda pronta a operar, y cual si esto fuese con pleno conocimiento y debidas noticias del encargado por VM del Ministerio de este ramo. [...] Si fuera de los límites de lo que me incumbe por el Ministerio de mi cargo, me atrevese a proponer a VM sin acuerdo del Ministro de la Guerra, el destino que convendría dar a las tropas del ejército, procediendo en ello con equivocación o sin ella, el Secretario del Despacho de la Guerra tuviese o no que tachar en la medida que se tomase, se quejaría con razón de que propusiese lo que no se podía realizar, y más diría si forjaba en mi imaginación fuerzas que me consta no existían²⁸.

Más allá de la disputa personal, existía sin duda en la cuestión americana un complicado solapamiento entre los distintos ministerios: Estado, encargado de la diplomacia y la dirección general de la política gubernamental; Guerra, responsable de las tropas que combatían en América; Marina, que debía transportar a las tropas y darles el indispensable apoyo marítimo; y

²⁶ AGS, Estado, 8312, Pezuela a San Carlos, 28 de febrero de 1819.

²⁷ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMD20150222527, Consulado de Lima a Fernando VII, 31 de agosto de 1821.

²⁸ AMN, 0240, Ms. 0433/026, Vázquez Figueroa al Rey, 20 de julio de 1818.

Hacienda, que tenía que autorizar todos los gastos. De estos ministerios, para complicarlo más, dependían ciertos organismos pensados para facilitar la coordinación en aspectos concretos, como la Comisión de Reemplazos de Cádiz, formada para reunir fondos con los que sufragar las expediciones, o la Junta Militar de Indias, que supervisaba el curso de la guerra. Desde Marina se quejaban de que:

Esta variedad de disposiciones es causa de que no se sepa a dónde acudir cuando llegue el caso de verificar la expedición, siendo sí muy cierto que nada se hará si con mucha anticipación no se libran los caudales necesarios para ella, acordando quién los ha de librar, a fin de ir habilitando los buques de guerra precisos y componiendo los que hagan falta; y que, como ha sucedido otras veces, se quiera expedición repentinamente cuando se ha perdido el tiempo de prepararla, no habiendo por consiguiente nada hecho y al fin no se hace²⁹.

En 1815 se había suprimido el Ministerio de Indias, para simplificar la administración, aunque Pizarro lo consideraba necesario para unificar todas las cuestiones «pues el Ejército expedicionario corre por Guerra, y lo demás por cada ministerio, causa a su corto entender muy principal de lo que sucede en nuestras Américas»³⁰. Con la llegada del Trienio Liberal, se restableció bajo el nombre de Ministerio de Ultramar, aunque su papel fue casi nominal y solo sirvió para complicar incluso más los trámites por lo vago de sus competencias. El propio ministro del ramo en 1821 lo reconocía a su colega de Marina al decir que a la hora de organizar expediciones a América, el ministerio de Ultramar «si bien le corresponde el promoverlas, no puede en manera alguna ejecutarlas, ni en la habilitación de buques que es propia y exclusiva del Ministerio de Marina, ni en facilitar caudales, que no tiene a su disposición»³¹.

Todas estas trabas burocráticas retrasaban la toma de decisiones y un tiempo precioso se perdía entre disputas sobre quién tenía la responsabilidad sobre cada cosa. En medio de este caos, el Ministerio de Marina pudo presumir por lo menos de tener una gran estabilidad durante el Sexenio Absolutista, pues mientras otros estaban sometidos a los constantes relevos de titulares por parte de Fernando VII, al frente de Marina solo se alternaron Salazar (1814-1816), Vázquez Figueroa (1816-1818) e Hidalgo de Cisneros (1818-1820). Durante la etapa del último, sin embargo, puede constatarse la pérdida de relevancia política del ministerio en el hecho de que pese a su nombramiento como ministro, se ordenase a Hidalgo de Cisneros permanecer en Cádiz como capitán general y no tomar posesión de la Secretaría en Madrid. Esta decisión significaba priorizar al máximo la preparación de la Gran Expedición que se armaba en aquella ciudad como principal cometido de Marina y despojar al ministerio de toda influencia política en la Corte. El triunfo del Trienio no mejoró las cosas, pues en apenas tres años se sucedieron hasta cinco ministros de Marina que apenas pudieron llegar a tomar decisiones relevantes (Cervera, 1989: 88).

EL PROBLEMA DE FONDO: LA RUINA DE LA HACIENDA

Independientemente de quién estuviese a cargo de la política naval, todos los proyectos chocaban irremediadamente con la absoluta falta de fondos. Mantener una marina competente en pie de guerra era un gasto enorme para cualquier Estado, pero para uno recién salido de una guerra desoladora en su propio suelo como era España resultaba directamente imposible. A modo de ejemplo, el coste de sostener un navío de 74 cañones en Inglaterra en 1809 era de siete millones de reales anuales. En España, donde los precios eran más baratos, se podía mantener casi por la mitad, a tan solo 4.800.000 reales³². Aunque en 1816, por la depresión de posguerra, los costes habían bajado hasta 3.244.843 reales³³, la reducción de las remesas de plata americana, la principal fuente de ingresos de la Monarquía, debida a la revolución, dejaba a la Hacienda Pública en un estado muy precario (Velarde, 2010: 58).

En 1817 el nuevo Plan de Hacienda del ministro don Martín de Garay asignaba a la Marina 100 millones de reales de presupuesto anual, una partida muy amplia que fue defendida sobre la necesidad de fomentar la recuperación de la Armada para una pacificación eficaz de América (Fontana, 1971: 223). Sin embargo, al salir del papel esta cifra se redujo a 19 millones, lo que resultaba obviamente insuficiente para sostener los buques existentes, armar nuevos y pagar todos los sueldos y gastos de la Armada³⁴. Prueba de ello es el presupuesto preparado por Vázquez

²⁹ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150216144, Vázquez Figueroa a Egüía, 5 de septiembre de 1818.

³⁰ AMN, 0240 Ms. 0433/026, Pizarro al Rey, 1818.

³¹ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150222527, Ultramar a Marina, 29 de octubre de 1821.

³² AMN, 0243, Ms. 0439/12, Ignacio María de Álava a Antonio Escaño, 13 de septiembre de 1809.

³³ AMN, 0243, Ms. 0439/12, Razón de los gastos de la Marina Militar y reformas que son susceptibles, 6 de agosto de 1816.

³⁴ AMN, 0240, Ms. 0433/026, Figueroa al Rey, 19 de agosto de 1818.

Figuroa para la Expedición contra Buenos Aires, la principal empresa de la Marina: si se componía de seis navíos, ascendía a 38.090.600 reales, o 28.103.638 reales con solo dos navíos y buques menores³⁵. Los cálculos no distan mucho de los que en 1821 hizo el Ministerio para la proyectada expedición a Lima de tres navíos y que se presupuestó en 22.415.000 reales³⁶. Tanto en 1818 como en 1821, los presupuestos fueron tachados de inviábiles por el ministerio de Hacienda aduciendo la falta de fondos. Los presupuestos de Marina aprobados por las Cortes de 1821 no fueron más generosos, y aunque inicialmente se prometieron 70 millones de reales, la cifra se redujo rápidamente a solo 40 (Manera, 1987: 59). Semejantes cifras no daban apenas ni para pagar los sueldos pendientes, que como hemos visto venían quedando a deber de forma frecuente desde la Guerra de Independencia. El 12 de junio de 1820, el departamento de Cádiz llevaba siete meses sin recibir sus pagas³⁷.

Con frecuencia, los marinos se frustraban ante las constantes negativas de la Hacienda a facilitar fondos, especialmente ante la urgente necesidad de enviar barcos a América. El secretario del Almirantazgo en 1821, el capitán de fragata don Dionisio Capaz, escribía «la posteridad mirará con asombro y se la hará increíble que la España condenase al abandono millares de familias y millones de pesos por no atinar con los medios de armar en tiempo oportuno tres o cuatro navíos de 74 cañones»³⁸. El ministro de Marina, don Francisco de Paula Escudero, se expresó en términos similares:

Ni el siglo presente, ni los futuros, ni nuestra generación, ni las sucesivas, podrían perdonar al gobierno actual tan tremendo y ruinoso abandono, sin que pueda hacérseles concebir cómo la Nación Española haya llegado a tal flaqueza que no pudiese hacer un esfuerzo, no grande por cierto, para conservar tan ricas posesiones, disminuyendo así más y más sus medios con su gloria³⁹.

INTENTOS DE REACCIÓN

Pese a que el caos político y la falta de fondos prácticamente sumió a la Armada en una parálisis, los gobiernos enfrentados al problema americano no dejaron de proponer medidas para mejorar, siquiera levemente, la fuerza naval de España. Una de ellas era encontrar la forma de estimular la construcción nacional, que desde 1798 no había vuelto a producir ningún navío de línea y desde 1804 se había detenido por completo (Manera, 1987: 37). Los particulares se habían acostumbrado a adquirir los barcos en el extranjero, lo que suponía además una fuga de capital hacia las naciones más industriales como Gran Bretaña. En un intento de revertir este proceso, Vázquez Figuroa propuso dar una subvención de diez pesos fuertes por tonelada en el primer viaje de cada barco nuevo botado en España⁴⁰. Al discutirse la propuesta en la Junta de Almirantazgo, sin embargo, se respondió que, aunque era fundamental fomentar la industria naval, el premio no era suficiente incentivo para que los capitalistas corrieran con los riesgos de botar barcos cuando apenas había comercio y la Armada, por su debilidad, no podía protegerlo de la piratería insurgente, siendo esta la causa de que no se fletasen barcos y se prefiriese comprarlos en el extranjero, que era más barato y con menos riesgo. Por muchos premios que se diesen, nunca se conseguiría vencer el miedo a invertir en barcos mientras no se pudiese garantizar de nuevo el comercio seguro con América⁴¹. España se encontraba así en un círculo vicioso, pues para poder recuperar una industria naval fuerte necesitaba pacificar América, pero esto era imposible de lograr sin lo primero.

Con la llegada del Trienio, el ministro de Marina don Juan Jabat intentó alcanzar un acuerdo con los comerciantes gaditanos para que adelantasen dinero con el que reparar algunos de los navíos antiguos y botar buques nuevos con los que socorrer a Morillo en Cartagena o a Pezuela en Lima⁴². Todo lo que se consiguió tras muchos problemas fueron acuerdos con los contratistas privados don Felipe Riera en Cádiz y don Vicente Bertrán de Lis en La Coruña para que carenasen

³⁵ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150216144, Figuroa a Garay, 3 de agosto de 1818.

³⁶ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150222527, Escudero al Rey, 10 de julio de 1821.

³⁷ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150221094, Jabat a Porcel, 5 de noviembre de 1820.

³⁸ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150222527, Capaz a Escudero, 27 de junio de 1821.

³⁹ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150222527, Escudero al Rey, 10 de julio de 1821.

⁴⁰ AMN, 0241, Ms. 0435, Figuroa al Almirantazgo, 5 de noviembre de 1817.

⁴¹ AMN, 0241, Ms. 0435, Navarrete a Figuroa, 3 de enero de 1818.

⁴² AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMDB20150221094, Porcel a Jabat, 3 de noviembre de 1820.

algunos buques de la Armada⁴³. Las Cortes discutieron un plan de construcción naval que preveía armar 24 buques para socorrer América, pero fue rechazado por considerarse impracticable (Manera, 1987: 59).

Una propuesta alternativa para suplir la falta de barcos era, a imitación de las repúblicas rebeldes, dar patentes de corso bajo bandera española a todos los extranjeros que quisieran lucrarse atacando las embarcaciones de los insurgentes. La idea fue propuesta por primera vez en 1817 por el Encargado de Negocios de Londres, don Joaquín Campuzano, pero el Almirantazgo «se negó por no ser decoroso a la Nación ni conveniente, pudiendo ser un medio de hacer estos con seguridad el contrabando»⁴⁴. Aunque se intentó estimular a los súbditos españoles a practicar el corso contra los rebeldes, la falta de embarcaciones y las pocas perspectivas de negocio hicieron que pocos respondieran.

Ante la imposibilidad de construir barcos en España, se hizo forzoso tener que recurrir a la compra en el extranjero. La Secretaría de Marina era reticente a esta medida y en 1818 rechazó la propuesta del embajador en Londres, duque de San Carlos, de adquirir algunos barcos en la capital inglesa, alegando «lo sensible que es la extracción de dinero al extranjero, y la destrucción de nuestra Maestranza, no construyéndose en los arsenales»⁴⁵. Ese mismo año, sin embargo, se produciría el famosísimo negocio de la compra de los barcos rusos, gestionado personalmente por Eguía y don Antonio Ugarte, hombre de confianza de Fernando VII, de espaldas a Vázquez de Figueroa. Fontana ya desmontó detalladamente el mito construido por los liberales respecto a esta compra, demostrando que ni los barcos eran viejos, ni estaban inservibles ni se trató de una corruptela de la camarilla, aunque muchas obras se siguen haciendo eco de la versión tradicional (Fontana, 1971: 222-229). Sin entrar ahora en la cuestión del negocio en sí, basta señalar como hecho que Fernando VII cerró personalmente la compra de cinco navíos de 74 cañones y tres fragatas de 44, armadas y listas para navegar, lo que suponía aumentar notablemente la capacidad de combate de la Real Armada. A cambio, se pagó a Rusia la enorme cifra de 400.000 libras conseguidas del Gobierno británico como indemnización por la abolición del tráfico de esclavos (Saralegui, 1904). Que, con una Hacienda plagada de deudas y un Gobierno en el que todos los ramos clamaban insistentemente por fondos, el rey decidiera invertir esa inmensa suma inmediatamente en la compra de barcos demuestra hasta qué punto era consciente de la importancia de resucitar a la Armada para mantener el imperio americano. Desgraciadamente, este oneroso sacrificio no tuvo efecto alguno por no haberse previsto que la construcción rusa no sería la más adecuada para aguas tropicales, lo que retrasó la expedición hasta su disolución por el pronunciamiento de Riego. Con ello quedó frustrado el mayor esfuerzo hecho por España para recuperar su proyección naval.

Ya bajo Gobierno liberal, estuvo a punto de producirse un escándalo mucho mayor cuando el especulador inglés George Davies ofreció vender una escuadra completa a España de viejos barcos venecianos, pero fue descubierto por la buena labor del embajador en Londres, duque de Frías⁴⁶. Ello no impidió que se recurriese a «la adquisición de buques extranjeros, a falta de propios con la urgencia que demanda su destino»⁴⁷, concretamente encargando al embajador en París, Marqués de Casa-Irujo, la compra de dos navíos de 74 cañones que no llegó a cerrarse. Desde Londres, Frías lamentaba que «todos estos desastres que nos amenazan en el Nuevo Mundo serán resultados forzosos de no haber enviado a tiempo los socorros de armas, buques y tropa pero singularmente de buques»⁴⁸ y concluía con pesimismo: «Si nuestra marina fuese imponente, este peligro sería mucho menor, pero no hay elemento alguno en el día para que llegue a reponerse tan pronto como convendría aquel importante ramo de la fuerza nacional»⁴⁹.

REFERENCIAS

- ARTOLA, Miguel: *La España de Fernando VII*. Madrid: Espasa, 1999.
 CEPEDA GÓMEZ, José: «Los hombres de la Armada desde el inicio de la guerra». *La Marina en la Guerra de Independencia*. Madrid: IHCN, 2010.
 CERVERA PERY, José: «La Marina de FVII: Agotamiento, decadencia, crisis». *La España marítima del siglo XIX*. Madrid: IHCN, 1989.

⁴³ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMD20150221094, Marina al Rey, 3 junio 1822.

⁴⁴ AGS, Estado, 8178, Pizarro a Campuzano, 15 septiembre 1817.

⁴⁵ AMN, 0239, Ms. 0432/20, Figueroa a Pizarro, 16 enero 1818.

⁴⁶ AGS, Estado, 8180/1, Frías a Castro, 8 octubre 1820.

⁴⁷ AGMAB, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias, BMD20150222527, Marina al Rey, 31 junio 1821.

⁴⁸ AGS, Estado, 8181, Frías a Bardají, 12 junio 1821, c. 514.

⁴⁹ AGS, Estado, 8314, Frías a Castro, 24 septiembre 1820, c. 108.

- DELGADO RIBAS, Josep M.: «La desintegración del Imperio Español, un caso de descolonización frustrada 1797-1837», *Illes i imperis* 8, 2006.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «Tres armadas enfrentadas entre 1789 y 1804. Navíos y fragatas que conoció la Mercedes». *El último viaje de la fragata Mercedes*. Madrid: Museo Naval/MAN, 2014.
- FERNÁNDEZ PALACIOS, José María: «Antecedentes de la Doctrina Monroe: posibilidades reales y percepciones acerca de una intervención de la Santa Alianza en Hispanoamérica», *Ab Initio* 3, 2011.
- FONTANA, Josep: *La quiebra de la monarquía absoluta 1814-1820*. Barcelona: Ariel, 1971.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «La Armada en tiempos de Carlos III», *Péndulo: revista de ingeniería y humanidades* 18, 2007.
- JUAN Y FERRAGUT, Mariano: «La armada y el factor naval en la Guerra de la Independencia». *Cátedra Jorge Juan, ciclo de conferencias curso 2006-2007*. A Coruña: Universidade da Coruña, 2008.
- LA PARRA, Emilio: *Fernando VII, un rey deseado y detestado*. Barcelona: Tusquets, 2018.
- MANERA REGUEYRA, Enrique: «La Armada en el siglo XIX». *Fuerzas Armadas Españolas, tomo 4*. Madrid: Alhambra, 1987.
- SARALEGUI Y MEDINA, Manuel: *Un negocio escandaloso en tiempo de Fernando VII*. Madrid, 1904.
- VELARDE FUERTES, Juan: «El coste de la guerra y su incidencia en la Armada». *La Marina en la Guerra de Independencia*. Madrid: IHCN, 2010.
- WADDELL, David: *Gran Bretaña y la independencia de Venezuela y Colombia*. Caracas: Ministerio de Educación, 1983.
- WADDELL, David: «British Neutrality and Spanish-American Independence: The Problem of Foreign Enlistment», *Journal of Latin American Studies* 19 (1), 1987.
- WILCOX, M.: «These peaceable times are the devil: Royal Navy officers in the post-war slump, 1815–1825», *International Journal of Maritime History* 26 (3), 2014.