

CAPÍTULO VIII

Estado de los barcos en 1820. - Preparación, en Cádiz, de la Gran Expedición para América. - La escuadra de Mourelle. - Levantamiento de Rafael del Riego en Las Cabezas de San Juan. - Disolución de la escuadra y de las unidades de la Gran Expedición. - Triste papel de varios barcos rusos. - Dionisio Capaz comparece ante el Tribunal Especial de Guerra y Marina. - Severas imputaciones contra el virrey de la Pezuela y el brigadier Osorio. - Sentencia del Tribunal. - Juicio contra Diego de León por los sucesos de Madrid en 1841. - Controlado voto de Capaz como Presidente del Consejo de Guerra. - Sentencia de muerte. - La División naval de Costa-Firme. - El capitán de fragata Ángel Laborde. - Final de la *Viva* y de la *Ligera* en La Habana y Puerto Cabello.

Transcurrió más de un año desde que fue remitido a Madrid un parte circunstanciado acerca del estado de los buques objeto de estas líneas; ¿qué ha sucedido en estos trece largos meses?, ¿qué novedades han surgido? Conozcamos el detallado informe que el capitán general del Departamento de Cádiz, con fecha 30 de abril de 1820, remite a su ministro: "En consecuencia de la resolución de S.M. que se sirvió V.E. prevenirme... para el destino de los navíos de la escuadra que se hallen en menor disposición de navegar... debo exponer a V.E. que según el estado en que considero a los navíos *Numancia*, *España* y *Fernando 7º*, no pueden emplearse para ninguna comisión sin que se reconozcan sus fondos en dique, y se les haga los reparos conbenientes para su seguridad, tanto en los fondos como de obras muertas y arboladuras, pues que según los daños que han ido descubriendo recíprocamente en el tiempo que están en nuestro poder y mala calidad de sus maderas, no se pueden emplear sin asegurarse de que se hallen capaces de desempeñar los destinos a que puedan comisionarse.

El nombrado *Alejandro 1º* es de todos ellos el que aparece en mejor estado, pues aunque construido de pino, como todos ellos, a excepción del *Fernando*, que lo es de roble de inferior calidad, y todos se suponen construidos el año de 1813, menos el *Numancia* que lo fue el anterior, llevan ya siete años de servicio siendo poco más lo que se puede contar con ellos sin hacer grandes dispendios en

repararlos, y sin que se consiga por esto la adquisición de unos navíos buenos, porque el *Alejandro*, que es el que más se ha probado en su desgraciada salida con la división destinada al Pacífico, acreditó ser de muy corto andar, y menos aparente para ganar varlovento, por lo quál, el *Telmo* y *Prueba*, que lo acompañaban nabegaban constantemente con mucha menos vela que éste y se veían obligados arribar sobre él continuamente, para que no se les separase. Éste es un defecto que debe consistir en la figura de sus fondos, de que hasta ahora no a podido tenerse conocimiento por que no se han visto en dique. Por tanto, a ninguno de los expresados navíos, lo considero aparente para el destino del mar Pacífico, porque aún suponiéndolos en el mejor estado, padecerían infinito con los mares del cabo de Hornos, y malograrían cualquiera empresa.

Por lo que respecta al destino de los cuatro navíos *Fernando*, *Alejandro*, *Numancia* y *España* a los Departamentos de Ferrol y Cartagena, no estará de más tener presente que lo muy lluvioso del Ferrol debe perjudicar considerablemente sobre la mala calidad de sus maderas, pues la menor omisión que se tenga en cubrir sus costados y cubiertas con frecuentes recorridas y demás medios de evitarlo, podrán quedar inutilizados en menos tiempo. En cambio de este mal que debe causarles el temperamento, hay la ventaja de buenos diques donde puedan repararse sus daños, siempre que no se trate de grandes carenas, porque más cuenta tendrá hacer un navío nuevo por buenos planos, que carenar uno malo de quien nunca se sacará buen partido.

Con los diques de Cartagena hay muy poco que contar por el mal estado en que se encuentran, el excesivo costo del achique, y dificultad de que se hagan las obras de la parte baja de los buques en seco. En tal concepto el navío más aparente para que desarme en aquel Departamento, será el *Alejandro* que es el que se considera con menor necesidad de obras por ahora... Si pareciese conbeniente mandar dos navíos al Ferrol, podrán ser el *Fernando* y *España*, quedándose aquí el *Velasco*, que se considera en muy mal estado, y el *Numancia*.

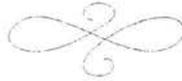
De las cinco fragatas que tenemos de esta especie, sólo se puede contar con tres que son la *Ligera*, la *Pronta* y la *Viva* para qualquiera comisión de Europa o América septentrional. La *Astrolavio* necesita carena mayor, y por lo tanto se halla aquí desarmada, y la *Mercurio*, aunque en mejor estado y capaz de emplearse en comisiones de Europa haciéndole algunos reparos indispensables que necesita como levantarles el pabimento del pañol de pólvora, porque con el extraordinario quebranto que ha adquirido, se le inutiliza constantemente todo lo que embarca, podrá servir algún tiempo si se necesita conservarla armada.

Para que estos buques puedan trasladarse a los puntos que se les destine y que los que queden armados se conserben en el estado militar y marineró que se me encarga y conbiene para la mayor utilidad que deben prestar a la nación, es absolutamente indispensable que se proporcionen los medios competentes para

ello, porque de lo contrario la deserción de la marinería, que ya ha empezado a observarse desde que faltan los pagos, a pesar de las providencias eficaces que se han tomado para impedirlo, llegará a fomentarse en término que será imposible mover un sólo buque del parage donde se halla fondeado.

Todo lo que hago presente a V.E. ...- Cádiz, 20 de abril de 1820” (200).

Exactamente dos meses después: “El Rey ordena que se desarmen en la Carraca los buques que según anterior orden debían verificarlo en Ferrol y Cartagena supuesto el inconveniente que ofrece la falta de medios, a fin de disminuir los gastos ... A los capitanes generales de los Departamentos de Ferrol y Cartagena” (201).



Desde años atrás el Gobierno preparaba en Cádiz y su entorno, para 1819-20, una Gran expedición– la última a Hispanoamérica había partido desde aquel puerto el 19/07/18 rumbo a La Habana, transportando 2.200 hombres de los batallones de los regimientos de Infantería “Voluntarios de Cataluña” y “Málaga” – con idea de trasladar al virreinato del Río de la Plata, concretamente a Buenos Aires, un significativo número de tropas –se barajan cifras entre 20.000 y 22.000 hombres– con un objetivo claramente definido: sofocar los continuos movimientos de rebelión y reconquistar los territorios perdidos. Al frente de las tropas se encontraría el teniente general Enrique O’Donnell; el mando de la Escuadra encargada de dar escolta a los transportes se hizo recaer en otro excelente marino y prestigioso hidrógrafo: Don Francisco Mourelle (202). Este gallego, ascendido a

(200) E. a Indias. Legajo 66.

(201) Ibidem.

(202) Francisco A. Mourelle de la Rúa nació en Corme (La Coruña), de familia noble pero corta de fortuna. En 1776 era alférez de fragata y de navío en 1780, realizando varios viajes por América, Filipinas y China. Ascendido a teniente de fragata se integró en el Cuerpo General de la Armada. Acompañó a Alejandro Malaspina en su célebre expedición a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, que salió de Cádiz el 30 de julio de 1789. En el Diario general del viaje se le cita en varios capítulos y siempre de forma muy elogiosa. Capitán de navío en 1806 tomó parte en la defensa de Cádiz contra la escuadra del almirante Rosilly. Brigadier en 1811. A partir de 1815 recibió en encargo de organizar, en las proximidades de Cádiz, una gran expedición de tropas, que debía pasar a sofocar la rebelión de las provincias del virreinato de La Plata. Para escoltarla se formó una escuadra de 5 navíos, 9 fragatas y otras embarcaciones de pequeño porte, y el mando de ésta recayó en Maurelle que tanta fama de valiente y entendido había adquirido a lo largo de su honrosa carrera, siendo promovido al empleo de jefe de escuadra en 1818. Vivió amargado sus últimos años a causa del pronunciamiento de Rafael del Riego, negándose a jurar la Constitución hasta tanto no lo hiciese el Rey. La disolución de la escuadra fue un duro golpe para él, quien herido y lastimado su carácter pundonoroso y honrado, que no es extraño acabase los días de su existencia, falleció en Cádiz en mayo de 1820, dejando en la Armada “el justo y

Jefe de Escuadra desde el modesto empleo de pilotín del Cuerpo de la Armada, en noviembre de 1818, pasó a desempeñar su cometido, enarbolando su insignia, primero en la fragata *Ligera* y después en el *Numancia*, atracado –en espera de tiempos mejores que nunca conoció– en uno de los muelles de La Carraca.

El proyecto original contemplaba la idea de formar una escuadra de 5 navíos, 9 fragatas y otras embarcaciones de menor porte, pero paralelamente a las noticias que llegaban de América, fue ganando terreno y se impuso la de transformarla en otra de considerable envergadura –se habla de 59 barcos guerra y 121 transportes– tarea a la que Mourelle, en palabras de Pavía y Pavía, “que tanta fama de entendido y valiente había adquirido, se entregó con el celo y la actividad que le eran propios, en el alistamiento de la expedición y el inmenso número de barcos que la formarían; y cuando ya tocaba a su fin el apresto” (203), el 1 de enero de 1820, tuvo lugar en Las Cabezas de San Juan (Sevilla) el pronunciamiento del comandante Rafael del Riego.

merecido concepto de su mérito facultativo y de sus notorias y esclarecidas virtudes públicas y privadas”, en palabras de Pavía y Pavía.

(203) PAVÍA Y PAVÍA: Opus cit., p. 480.

ESCUADRA FONDEADA EN CÁDIZ AL MANDO DEL BRIGADIER
D. FRANCISCO ANTONIO MOURELLE

<i>Buque</i>	<i>Nombre</i>	<i>Cañones</i>	<i>Comandante</i>
Navío	Numancia (insignia)	74	D. Diego Butrón
Idem	Fernando VII	74	D. Francisco Grandallana
Idem	<i>Guerrero</i>	74	D. Antonio Ruiz Mateos
Idem	España	74	D. Marcos Guruzeta
Fragata	Mercurio	44	D. Rafael de Santibáñez
Idem	<i>Sabina</i>	40	D. Ramón Pardo
Idem	<i>Aretusa</i>	36	D. Manuel Funes
Bergantín	<i>Hiena</i>	14	D. Eligio Croquer
Idem	<i>Ligero</i>	14	D. Juan José Martínez
Idem	<i>Hércules</i>	20	D. Jacobo Oreiro
Idem	<i>Aquiles</i>	20	D. Pedro Hurtado de Corcuera
Bergantín-goleta	<i>Sorpresa</i>	7	D. Benito La Rigada
Idem	<i>Mágica</i>	7	D. José Vargas Machuca
Idem	<i>Diligente</i>	7	D. José de Carracedo
Idem	<i>Encantadora</i>	7	D. Joaquín Blanco (S.I.C.)
Goleta	<i>Riquelme</i>	10	D. Ignacio Chacón
Idem	<i>Mariana</i>	5	D. Joaquín Blanco (S.I.C.)

Se puede observar en el recuadro, que de los 17 barcos, tres navíos y una fragata –cuyos nombres están escritos en negrita– procedían de la escuadra rusa.

Repasemos a vuela pluma, este trascendente episodio de la historia nuestra que guarda connotaciones con la escuadra y los ex barcos rusos.

A su vuelta de Francia, en marzo de 1814, Fernando –obligado a pedir mucho y a dar poco, a excepción de títulos vacíos– se rodeó de una corte de “palacios engañosos, curas intransigentes y antiguos señores; todos tan pobres como ambiciosos” (204).

(204) BLANCO WHITE: España. P. 116.



El Excmo. Sr. D. Francisco Antonio Mourelle, comandante general en 1819 de la gran expedición de ultramar. Óleo/lienzo, 90 x 70 cm, de Augusto M. de Quemada (1864) (Museo Naval, Madrid, sig. 774).

El Ejército, consciente de su inmenso peso en la tornadiza política, se agitaba inquieto e insatisfecho ante una lamentable situación que le condenaba al abandono y a la más extremada pobreza; tanto así que no era infrecuente la estampa de encontrar por la noche en las calles, incluso a oficiales de elevada graduación, ejerciendo la mendicidad apelando a la compasión de sus conciudadanos.

Corto tiempo después: “debido a la equivocada prudencia de la Corte con respecto a la insurrección de las colonias, se presentó a sus enemigos la oportunidad de restablecer la Constitución. En vez de pagar los atrasos del Ejército y la Marina, único cuerpo de hombres que podía hacer una revolución, la ciega obstinación de Fernando y de sus consejeros, emplearon todo el dinero que les había sido posible recaudar, en organizar una segunda expedición para reforzar a los realistas de Venezuela” (205).

Para jefe de la ahora llamada Gran Expedición, el Gobierno designó al general Enrique O’Donnell, conde de La Bisbal (y no de la Abisbal, como erróneamente se le cita con frecuencia), eligiendo Cádiz y su entorno geográfico como lugares de acantonamiento, hasta que, llegado el día propicio, pudiesen embarcar rumbo a Buenos Aires. O’Donnell fijó su cuartel general en aquella ciudad y el general Sarsfield, su segundo, en Jerez, estacionándose el resto de las unidades, en Puerto Real, Puerto de Santa María, Sanlúcar y San Fernando.

“Las tropas estaban desatendidas en las consideraciones y en la paga, aglomerados en los pueblos inmediatos a Cádiz, en mala disposición de alojamiento y expuestos al contagio de la fiebre amarilla y de la peste africana reinantes en la región..., en contacto con los que regresaban de las Indias por inutilidad física, transformados en espectros ambulantes; instados de continuo por los agentes de las sociedades secretas españolas y americanas...” (206).

Según Blanco White aquel despliegue y el elevado número de tropas constituyó “una oportunidad tan favorable que en raras ocasiones se presentaría a los patriotas ante la presencia de una división militar, cuyos oficiales se inclinaban favorablemente por su causa y donde era patente un malestar general por el servicio a que se les destinaba” (207).

Las intenciones del Rey y su Gobierno –suponiendo que alguno de sus miembros estuviese autorizado para expresarla sin ser previamente recabada– era embarcar a las unidades en el otoño de 1819. Sin embargo, el artero O’Donnell se había ofrecido voluntariamente para encabezar la revolución; en su residencia tuvieron lugar reuniones secretas con la finalidad de organizar un Gobierno provisional, dejando incluso fijada la fecha en que se proclamaría la Constitución. A

(205) BLANCO WHITE: Opus cit., p. 123.

(206) FERNÁNDEZ DURO, C.: Opus cit., p. 140

(207) BLANCO WHITE: Opus cit., p. 124.

pesar de sentirse molesto por la determinación de los conjurados de separar los poderes civiles y militares cuando se constituyese un nuevo gobierno, continuó al frente de aquéllos. Llegado a un acuerdo con el general Sarsfield para reinstaurar la Constitución, la doblez del conde burló a los conspiradores, cuyos máximos representantes fueron de inmediato ingresados en prisiones, castillos y fortalezas militares, entre ellos hombres de gran prestigio como Antonio Quiroga, Arco Agüero y López Baños.

No obstante, el Rey –preciso es reconocer su astucia– no confundió la conducta de O'Donnell con la verdadera adhesión a su persona y a la Corona, destituyéndolo y reemplazándolo por el conde Calderón, al parecer un mediocre militar, más conocido por su título que por sus proezas bélicas.

Cádiz continuaba siendo el centro de los conspiradores a pesar de los esfuerzos de una agonizante Inquisición; las sociedades secretas organizaban reuniones e incluso celebraban mítines, burlando la rigurosa vigilancia de los esbirros inquisitoriales por medio de un dinero que siempre les fue fácil. Por su situación geográfica, la “tacita de plata”, brindaba a las numerosas e itinerantes unidades militares la posibilidad de sobornar a los oficiales dubitativos o indiferentes con las dádivas ofrecidas por buen número de ricos comerciantes, entregados con su fortuna y riesgos, a la causa constitucional.

Los miembros de estas poderosas e influyentes sociedades –por cierto jugaron un papel que incluso puede catalogarse de determinante en la emancipación de América– se esforzaron y lograron –¡poderoso caballero es don dinero!– obtener la libertad o la evasión de la casi totalidad de los encarcelados comprometidos en la común causa, entre ellos el coronel Antonio Quiroga, designado en principio para encabezar el mando de las tropas insurrectas.

Ni del Riego era el encargado de proclamar la Constitución, ni la fecha –previsto para meses antes– del 1 de enero de 1820 era la acordada. Por razones de espacio es preciso omitir aquí este episodio, cuyo relato ocuparía varias páginas. Únicamente añadir que del Riego en una arenga pronunciada en la hoy plaza de la Constitución de Las Cabezas de San Juan, no dejó –por dos veces– de aludir al inquietante estado general de la escuadra entre la cual se incluían 4 navíos de procedencia eslava.

En uno de los pasajes de su discurso, aseguró: “... yo no podía... consentir que se os llevara lejos de nuestra patria, expuestos a perecer en buques podridos para ir a hacer una guerra inútil...”, para proseguir así en otro momento de la alocución: “... Los militares del ejército expedicionario deben estar convencidos de los peligros que corren si se embarcan en buques medio podridos, aún no desapestados, con víveres corruptos...” (208).

(208) RIEGO: *Héroe de Las Cabezas*. Pp. 62-63.

Regresemos con Mourelle, aguardando en Cádiz el asalto de los hombres del coronel Antonio Quiroga y del comandante del Riego: “secundado por otras tropas, marcha [Riego] con el coronel Quiroga a posesionarse de Cádiz, haciéndoles frente el general Mourelle, hombre fiel a sus principios, pues únicamente juró la Constitución cuando el Soberano lo había verificado y mandado hacer a todos sus súbditos” (209).

Disuelta la expedición y ordenado el desarme de la Escuadra, el general Mourelle desembarcó y arrió su insignia en el *Numancia* el 18 de abril. Según los planes previstos, de los cuatro navíos incorporados a la Expedición, tres eran de procedencia rusa: el último citado, *Fernando VII y España*. De las fragatas, una: *Mercurio*.

De inmediato Mourelle remite esta parte al secretario interino de Marina: “Excmo. Sr. Consecuente a la Real Orden que V.E. se sirve comunicarme, se ha arriado la insignia de la escuadra de mi mando, que he entregado al brigadier don Diego Butrón, como comandante más antiguo. Dios guarde ... - Navío *Numancia*, en la bahía de Cádiz a 16 de abril de 1820” (210).



Como se ha visto, la mayor parte de las naves rusas desempeñaron alguna actividad; otras, mínima e incluso nula. A la fragata *Mercurio*, Saralegui y otros autores le atribuyen “una corta expedición a varios puertos del Mediterráneo en el verano de 1820, a las órdenes de Rafael Santistéban”. Me atrevería a decir –por dos razones– que esta afirmación constituye un error. En la hoja de servicios de este jefe, está anotado textualmente: «posesionándose del mando de la fragata *Mercurio* que le confirmó S.M. por Real Orden de 11 de septiembre de 1818, y por otra Real Resolución de 11 de mayo de 1819, pasó a mandar la fragata *Savina*.

»He consultado día a día –en los tan citados diarios de Cádiz– las entradas y salidas del puerto, correspondientes a los años 1819, 20 y 21, no encontrando ni una sola mención de esta fragata que, como veremos, fue vendida en pública subasta en diciembre de 1822.

»A mi parecer, este yerro tiene su origen en dar por realizado lo que nunca debió pasar de proyecto. Equivocación que se da en un documento oficial visto en páginas anteriores, cuando se asegura que el *Fernando VII* se hallaba en los astilleros de Cartagena.

»Del *Numancia* no existe más información que la de un solitario servicio,

(209) PAVÍA Y PAVÍA: Opus cit., p. 480.

(210) E. a Indias. Legajo 3316/74.

digamos festivo”: “... el 18 del corriente se celebró en la escuadra surta en aquella bahía [Cádiz] el juramento de la Constitución política de la Monarquía, autorizando el acto el mismo capitán general del Departamento [capitán general de la Armada D. Juan María de Villavicencio] a bordo del navío *Numancia* con asistencia de otros generales de la Marina ...” (211). Y no restan más que tres por reseñar: *Astrolabio*, *Velasco* y *España*. Su fin –en extremo decepcionante– se aproxima a pasos agigantados.



Agotada la paciencia de los mandos de la Marina y convencido Fernando VII de la esterilidad de su ventajosa adquisición, se autoriza a deshacerse de ellos: la Comandancia de la Marina de Cádiz inserta una Nota en el *Diario Mercantil* de 13 de Diciembre de 1821: “Aprobado lo propuesto por la Junta de este Departamento para la venta de los navíos *Fernando VII*, *España*, *Alejandro I*, *Numancia*, *Velasco* y (éste ajeno a Rusia) *Montañés*, por su inutilidad para el servicio de la Marina Militar, ha acordado ... que desde luego se proceda a la venta de dichos buques y para ello se dé conocimiento al público, a fin de que las personas que les acomode tratar de sus respectivas compras, puedan pasar por el arsenal de la Carraca... después de lo cual deberán dirigir las solicitudes al ... para que en conocimiento de ellos pueda fijarse el día de la pública subasta para el remate ... San Fernando, diciembre 7 de 1821.- Joaquín de Frías”.

El éxito no debió embargar a nadie de júbilo, toda vez que, un mes largo más tarde, en el mismo Diario, aparece otra Nota complementaria: “Capitanía General del Departamento de Marina.- Los seis navíos ... (se repiten los nombres) que se hallan excluidos para el servicio... y cuya venta se anunció al público por acuerdo de la Junta ... no se ha verificado su remate por falta de licitadores, y en tal virtud ... ha acordado ésta [Junta] en consecuencia de haberlo autorizado S.M., para ceder dos de los espresados navíos al que se haga cargo de deshacer los cuatro restantes; quedando los despojos a beneficio del estado en el arsenal de la Carraca; lo que se hace notorio a fin de que la persona que tenga a bien tratar ... - San Fernando, 18 de enero de 1822.- Joaquín de Frías”.

Verificada la enajenación “en pública subasta el 12 de marzo... fueron adjudicados los navíos *Alejandro I*, *España*, *Fernando VII* y *Numancia* ... en la suma de 285.000 reales de vellón, y el *Velasco* y *Montañés* en 20.000” (212).

(211) *Gaceta de Madrid*, de 30/03/1.820.

(212) SARALEGUI: Opus cit., p. 101.

A finales de año, por orden de 22 de noviembre nueva licitación “de inmediato efecto, como así se ejecutó, adjudicándose ... la *Astrolabio* y *Pronta* en 73.900 reales de vellón y la *Mercurio* en 27.147” (213).



En el transcurso del relato se han ido dando a conocer las más notables vicisitudes de los buques que componían la desgraciada “escuadra podrida”. Su destino final podría resumirse así:

Vendidos en pública subasta:

- Navíos: *Numancia*, *Fernando VII*, *Alejandro I*, *Velasco* y *España*.
- Fragatas: *Astrolabio*, *Pronta* y *Mercurio*.

Desguazados en la isla de Cuba:

- Fragatas: *Ligera* y *Viva*.

Apresado en Talcahuano (Chile):

- Fragata: *Reina María Isabel*.

Pasadas unas páginas conoceremos el verdadero final de la *Reina María Isabel*, tras su captura, en octubre de 1818 por los patriotas, así como sus servicios a las repúblicas de Chile y la Argentina.



En el capítulo precedente se daba cuenta de la llegada de Dionisio Capaz a Cádiz en abril de 1821 y su inmediata salida para la Corte, llevando importantes papeles del virreinato del Perú. Un mes más tarde el Tribunal de Guerra lo citó en comparecencia para juzgar su conducta y comportamiento en relación con la aprehensión de la *Reina María Isabel* en el puerto chileno de Talcahuano. En el mismo capítulo se hacía alusión a graves imputaciones contra el brigadier Osorio y su suegro el virrey del Perú.

El mariscal de campo Jerónimo Valdés realizó una “Exposición que dirige al rey Don Fernando VII el mariscal de campo ..., sobre las causas que motivaron la pérdida del Perú”, recogido por su hijo el conde de Torata, en un libro intitulado “Refutación que hace el mariscal de campo don Jerónimo Valdés del manifiesto

(213) Ibidem.

que el teniente general don Joaquín de la Pezuela imprimió en 1821 a su regreso del Perú. Lo publica el antedicho conde, coronel Torata, coronel retirado de artillería". A su vez Fernández Duro incorpora en su libro: *Armada española desde... y Aragón*, algunos párrafos salpicados con comentarios personales acerca de lo concerniente al juicio contra Dionisio Capaz. Bien merece la pena leer estas comprometedoras inculpaciones: "por otro lado, Capaz hubo de dar cuenta de su proceder en causa formada en Lima, siendo defensor el capitán de navío retirado don José Ignacio de Colmenares. El escrito, aunque pecaba de largo (72 hojas de impresión, en folio), era hábil, intencionado y valiente, exculpando por entero al comandante y sosteniendo con copia de razones que los causantes de la pérdida de la fragata *María Isabel*, y responsables por ende, eran, en primer lugar, el brigadier Osorio, por haber desmantelado y abandonado el puerto de Talcahuano sabiendo que habían de llegar a él de un día a otro los buques del convoy; en segundo lugar, el virrey del Perú don Joaquín de la Pezuela, no sólo por haber aprobado la resolución anterior, sino por desatender los avisos recibidos acerca del peligro en que los buques estaban por resultado de la traición de los sargentos del transporte *Trinidad* y de los preparativos que se hacían en Valparaíso, y en tercer lugar, que viene a ser el principal, los que en España despacharon la expedición mal pertrechada, mal proveída y con escolta insuficiente" (214).

Páginas adelante hace por sí mismo estos comentarios: "En su entender —el conde de Torata— fundado en las exposiciones de su señor padre (el mariscal de campo don Jerónimo Valdés), el virrey Pezuela, fue causante de la funesta campaña confiada a su yerno el brigadier Osorio; lo fue sucesivamente de los males que sobrevinieron por no prevenirlos cuando se pudiera. A Pezuela se ofreció, en 50.000 pesos, el navío de la Compañía inglesa de las Indias, que posteriormente se llamó *San Martín*, y a igual comodidad de precios los demás buques que estaban de venta y que formaron la escuadra de Chile. Aún después de malograda la ocasión se le propuso la construcción, en países extranjeros, de buques de guerra de superior fuerza a los que tenían los enemigos, más se empeñó en reiterar negativas por economía de algunos miles.

Todo lo que se le ocurrió al virrey, teniendo ya por cierta la idea de los enemigos contra la seguridad y conservación el reino, consistió en ordenar al comandante general de Marina, la salida de las fragatas y corbeta de guerra *Venganza*, *Esmeralda* y *Sebastiana*, la mercante armada *Cleopatra* y el bergantín *Pezuela*, para observar el puerto de Valparaíso y retirarse en caso de ser atacadas por fuerzas superiores.

El Sr. conde se pregunta: ¿Cómo el virrey del Perú no pudo hacer lo que los disidentes, teniendo la poderosa base de dos o tres fragatas y otros buques meno-

(214) FERNÁNDEZ DURO, C.: Opus cit., pp. 205-206.

res? ¿Qué significaba para las cajas del reino la suma de 700.000 pesos que Chile invirtió en crear su escuadra, siendo tan pobre?» (215).

Si graves en extremo son estos cargos, no menos resultan los que les imputa a suegro y yerno, el historiador Fuenzalida Bade; por cierto, incriminaciones que guardan un extraordinario paralelismo con las anteriores. Helas aquí: «Fuentes cargos hicieron los realistas al virrey Pezuela por el fracaso de la expedición: falta de actividad para entorpecer los aprestos navales de Chile y haber ordenado inconsultamente al brigadier Osorio el abandono de sus posesiones y con ello levantar los elementos de amparo y resistencia de la plaza de Talcahuano.

»A raíz del proceso militar a que posteriormente se sometió el comandante Capaz, su defensor, el capitán de navío José I. Colmenares, hizo caer la responsabilidad de la captura de la *María Isabel* y de la mayor parte de los transportes, en el brigadier Osorio, quien, sabedor de la expedición por comunicaciones enviadas por su suegro el virrey, decidió no obstante, abandonar Talcahuano sin dar instrucciones al coronel Sánchez, ni dejarle buques que salieran al encuentro de la expedición y la reforzaran.

»Sin embargo, Colmenares atribuye aún mayor responsabilidad al virrey, por cuanto que habiendo tenido este aviso muy anticipado desde España, de estar lista para zarpar la expedición, lejos de tomar medidas para recibirla, mandando buques que cruzaran su derrota y la condujesen a puerto seguro, insinuó a su yerno Osorio la idea de dejar Talcahuano, creyendo que en la tal expedición vendría algún favorito del Rey designado para sucederle en la Capitanía General de Chile, en consideración a su adversa suerte en la batalla de Maipó.

»A ello se agregaba el hecho que poco después del arribo de Osorio a El Callao, el capitán Smith, del *Macedonian* dio al virrey noticias detalladas de los aprestos navales en Chile para batir el convoy español, ofreciéndose él mismo para zarpar con su buque y el pailebot *Aránzazu* al encuentro de éste, para prevenirlo de que escapara de la escuadra insurgente; noticias y ofrecimiento que el virrey recibió con sumo desdén» (216).

Volviendo de nuevo a Fernández Duro, oigamos el relato del proceso: “se vio en Madrid en mayo de 1821, habiendo ocurrido en la política cambios muy favorables a Capaz. Compusieron el Consejo de Guerra de Oficiales Generales el director general de la Armada don José Bustamante y Guerra, presidente; el jefe de escuadra don Alonso de Torres y Guerra; brigadieres don Antonio Pilón, don Francisco Osorio y don Joaquín Varela; capitanes de navío don Benito Vivero y don Felipe Bauzá, actuando de fiscal el capitán de fragata don Marcelino Dueñas.

(215) FERNÁNDEZ DURO, C.: Opus cit., pp. 207-208.

(216) FERNÁNDEZ DURO, C.: Opus cit. P. 201.



Retrato de D. Ángel Laborde y Navarro (1772-1834), Jefe de Escuadra de la Real Armada. Óleo/lienzo, 95 × 72 cm, copia anónima de un original desconocido hecho en La Habana en 1813 (Museo Naval, Madrid, sig. 977).

De conformidad con éste fallaron unánimes, declarando a don Dionisio Capaz libre de todo cargo y acreedor a las gracias que S.M. le considere digno por su buen desempeño facultativo militar y juicioso procedimiento, sin que le pueda servir de nota que le perjudique en la carrera, condecoraciones y honores a que se hiciese acreedor, tanto por sus servicios pasados como por los presentes y futuros ... que a las autoridades de aquellos Dominios se les oiga respecto a no haber prestado a Capaz las noticias y auxilios que les pidió ...”.

Estas dos líneas encierran, a mi parecer, un doble mensaje: se invita a las autoridades virreinales a manifestar sus razones o ejercitar su defensa, pero de forma indirecta, el mismo hecho del ofrecimiento, implica la presunción de posibles faltas de negligencia.

“El Rey –concluye Fernández Duro– oído el parecer del Tribunal especial de Guerra y Marina, aprobó la sentencia en Real orden de 10 de julio de 1821 y promovió a Capaz al empleo de capitán de fragata, con antigüedad de 5 de noviembre de 1819 por el mérito contraído en la defensa del Callao” (217).

Pavía y Pavía expone con su habitual severidad: “Hemos tenido a la vista la causa en cuestión y otros antecedentes oficiales y extraoficiales, y el deber del historiador biográfico nos impone el dejar consignado que en el Consejo de Guerra de Generales que se celebró en Madrid, obró sobre los jueces la presión de partido y no se consultaron los fueros de la justicia y de la razón”, para añadir líneas adelante: “La Armada no puede presentarlo en el Catálogo de sus dignos y nobles capitanes generales, con los títulos y virtudes de la mayor parte de los que llegaron a esta elevada altura” (218).



En el transcurso de la vida de cualquier ser humano se dan luces y sombras; en la de Capaz –hombre de innegable valía: senador por Toledo (1837), ministro de Marina (1842), vicepresidente del Almirantazgo (1855), elevado, este mismo año, al alto empleo y superior categoría de capitán general de la Armada– aparece un enorme borrón de negra tinta caído cuando –en tanto que presidente del Consejo de Guerra– juzgaba al general Diego de León. Como estimo que este episodio es uno de los más interesantes, voy a relatarlo –de forma abreviada– para quienes lo desconozcan o lo hayan encerrado en el desván de las cosas viejas.

(217) *Ibidem*.

(218) PAVÍA Y PAVÍA: *Opus cit.*, p. 256.

Antonio Diego de León y Navarrete (Córdoba, 1807), brillante general, héroe de Belascoain, donde ganó el marquesado de este nombre, luchó en la primera guerra carlista en las filas de los defensores de Isabel II. En 1840 se exilió la reina María Cristina dando comienzo a la regencia de Espartero; Diego de León siguió los mismos pasos, regresando un año más tarde para participar en una conjura encaminada a raptar a la reina Isabel y a su hermana la infanta Luisa Fernanda, para trasladarlas al País Vasco, apoderarse de la persona del Regente, apartándolo de su cargo y restablecer en el trono a María Cristina, que sería de nuevo proclamada por los generales sublevados –Leopoldo O'Donnell, Diego de León, Gutiérrez de la Concha, Borso di Carminati y Montes de Oca– reina de España, ejerciendo un consejo de Regencia –el político Isturiz, el marino y político Montes de Oca y Diego de León– la autoridad suprema del Estado, hasta tanto que aquélla no hubiese regresado de París.

Preveían articular el movimiento en dos acciones principales: pronunciamiento militar en Pamplona (Leopoldo O'Donnell) y asalto armado en Madrid (Diego de León y Gutiérrez de la Concha), con el propósito de introducirse en el Palacio Real, donde se hallaban la reina y su hermana protegidas por un retén del regimiento de Alabarderos –al mando del teniente coronel Domingo Dulce– y un destacamento de la Milicia Nacional, cuya tenaz resistencia produjo “gran turbación en las filas de los asaltantes; y sin saber qué partido tomar, continuó flojamente el combate, hasta que a cosa de medianoche se presentó el general Diego de León con el brigadier Juan de la Pezuela. Aquél, aclamado por los soldados, mandó cesar el fuego y tocar llamada de honor, tratando de convencer a los alabarderos para que le franqueasen el paso; pero los impertérritos defensores de la escalera continuaron en la misma actitud y todo fue inútil. Considerado, pues, frustrado el golpe, en vista de que los regimientos de la Guardia Real, alojados en los cuarteles del Soldado y San Gil, y otros cuerpos comprometidos que debían atacar el palacio de Buena Vista, donde vivía el Regente, no habían tomado parte en el movimiento, desistieron ya los conjurados de su intento y procuraron salvarse por la inmediata ribera del Manzanares, consiguiéndolo, de los que se hallaban en el palacio real, el general Concha, que se ocultó entre unos arbustos y regresó por la tarde a Madrid; el brigadier duque de San Carlos... No tuvieron la misma suerte el infortunado Diego de León, hecho prisionero cerca de Colmenar Viejo, a 7 leguas de Madrid, por los mismos húsares de la “Princesa”, que tanta gloria había alcanzado bajo sus órdenes (219); los brigadieres Quiroga y conde de Requena...

(219) Mandaba el escuadrón que le cogió prisionero el comandante don Pedro Laviña, el cuál, antiguo ayudante de León, hizo cuanto pudo para que éste se pusiese a salvo, llegando a proponerle huir con él a Portugal.

Condenado a muerte Diego de León (220), no obstante la brillante defensa que leyó el general Federico Roncali (221), el Regente del reino fue inflexible, siendo inútiles cuantas gestiones se practicaron por las personas más influyentes de todos los partidos, hasta por la misma reina Isabel (222), para obtener el ansiado perdón.

A las doce de la mañana del día 14 se le leyó la sentencia, que oyó serenamente, diciendo sólo al terminar: “he aquí el premio de haber peleado 7 años por la libertad de mi patria”; escribió algunas cartas despidiéndose de su mujer, la marquesa de Zambrano, y de sus hijos, a los que aconsejó no siguiesen la carrera de las armas; hizo testamento y recibió los auxilios espirituales. Al amanecer del 15 vistióse su gran uniforme de gala... y salió al mediodía de su prisión del cuartel de Santo Tomás, en un carruaje descubierto, con su defensor y el sacerdote para dirigirse a las afueras de la Puerta de Toledo, donde debía verificarse la sentencia.

Ésta le fue nuevamente leída, no sin entrecortados sollozos, por el secretario de la causa, oyéndola serena y respetuosamente León, puesta la mano derecha en la visera del schakó; abrazó después a Roncali y al confesor, y dirigiéndose al piquete con paso firme y la frente alta, púsose tres pasos delante y dijo a los granaderos: ¡no tembléis; al corazón! Acto seguido dio él mismo la voz de “fuego”, y cayó desplomado en tierra para no levantarse más.

Así murió, a los 31 años de su edad el general don Diego de León, conde de Belascoain, el héroe legendario de la caballería española, herido por las balas de las mismas tropas que tantas veces había conducido a la victoria” (223).

(220) Componían el Consejo de Guerra el teniente general y jefe de escuadra don Dionisio Capaz, presidente por renuncia de don Fernando Gómez Butrón; los mariscales de campo don Nicolás Isidro, don Pedro Ramírez y don Pedro Méndez de Vigo; los de igual clase don José Cortinas, de ingenieros, y don José Grases, de artillería y el brigadier don Ignacio López Pinto, también de artillería. Los tres últimos votaron a favor de la vida de León, y habiendo empate, el presidente decidió votando por la muerte.

(221) La había escrito en algunas horas don Luis González Bravo. El día antes había recibido Roncali un anónimo que decía: ¡ay de tí si se salva! Luis González Bravo, político y periodista (1811-71). Se dió a conocer como mordaz y violento escritor en el *Guirigay*; anduvo mezclado con todos los movimientos revolucionarios hasta fijar finalmente su orientación política en el partido moderado, en el que destacó por su talento. Fue diputado y presidente del Consejo de Ministros en 1843 y otra vez presidente del Consejo en 1868, en que se desencadenó la revolución con el destronamiento de Isabel II, y tuvo que emigrar a Francia donde murió.

(222) Echóse a sus pies la desolada esposa de León, y aunque la Reina le dio esperanzas, su tutor don Agustín Argüelles se opuso a que transmitiese la petición de indulto al Regente. D. Domingo Dulce se presentó en el Real Alcázar llevando de la mano a las dos huérfanas del otro hermano de Diego de León, muerto gloriosamente en el campo de Barbastro, para interceder por su segundo padre, amenazado también de muerte.

(223) GUIU: Opus cit., p. 161.

Este terrible suceso fue juzgado por Pavía y Pavía de la siguiente forma: “sofocado el levantamiento y presos algunos, sino todos los jefes de la insurrección, se nombró por el gobierno del regente un Consejo de Guerra de Generales permanente, para fallar las causas que se formasen a los mismos, y el general Capaz fue nombrado presidente del referido Consejo; es cierto que renunció a este cargo de palabra y por escrito; pero también lo es que cedió a la última terminante prevención del gobierno, y pasó a ocupar su puesto. El general Capaz, antes de este caso, debió, en concepto de los hombres honrados de todos los partidos, dejar su posición oficial y hasta su empleo; esto lo demandaban razones de dignidad y de justicia a que el hombre no debe nunca faltar.

No se había dado ejemplo en Madrid, ni después ha tenido ninguna copia, que un general de la Armada presidiese un Consejo de Generales para juzgar a jefes del ejército: primero, porque siempre hay suficiente número de generales empleados en las diferentes armas del ejército, y, segundo, porque a falta de éstos, existen por lo menos 40 ó 50 oficiales generales de cuartel, propios para prestar tal servicio. Así que el nombramiento del general Capaz fue desusado.

A esta afirmación nos conduce el que habiéndose en el consejo del conde de Belascoain, empatados los votos entre la pena capital y la inmediata, el general Capaz, con el suyo y contra lo que las leyes y la práctica de los procedimientos militares determinan para estos casos, decidió la muerte de aquel ilustre guerrero... El general Capaz fue siempre considerado como ciego hombre de partido, pero hasta ahora no fue tenido por sanguinario” (224).



Descartada la Gran Expedición, el mando dispuso la creación de una reducida división naval en auxilio de los territorios ultramarinos del Caribe, golfo de México y Costa Firme, situando al frente de ella al capitán de fragata D. Ángel Laborde, gaditano de 48 años y de elevada estima en la Marina, tanto así que, cuando la Real Compañía de Filipinas fletó el navío de guerra *San Julián* para realizar un largo viaje por estas islas, China y la India, sus superiores le confiaron el mando. Vuelto a Cádiz en junio de 1819, su navío fue agregado a la escuadra de Mourelle, y, disuelta ésta, se le nombró comandante de la pequeña división –auxiliada por cuatro transportes– asignándole, alcanzada Venezuela, el mando del apostadero de Puerto Cabello.

(224) PAVÍA Y PAVÍA: Pp. 256-257.

DIVISIÓN NAVAL A COSTA FIRME AL MANDO DEL CAPITÁN DE FRAGATA
D. ÁNGEL LABORDE

<i>Buque</i>	<i>Nombre</i>	<i>Cañones</i>	<i>Comandante</i>
Fragata	<i>Ligera</i>	36	Ángel Laborde
Fragata	<i>Viva</i>	36	Alonso de la Riva
Bergantín	<i>Aretusa</i>	20	Martín Mendoza
Bergantín-queche	<i>Hércules</i>	14	Benito de la Rigada

La reducida división abandonó las aguas de la bahía el 11 de noviembre de 1820, arribando al puerto de La Guaira el 18 del siguiente los transportes, con la *Viva* que seguía para Cartagena de Indias.

A partir de este momento sigamos, por separado, los pasos a las dos fragatas ex rusas: comencemos por la *Viva*. El mando de la misma lo ostentaba D. Alonso de la Riva, marino distinguido por sus navegaciones científicas; “siendo Jefe de escuadra, el movimiento insurreccional de Cartagena, de cuyo departamento era comandante general ... los sucesos acaecidos ... [repercutieron] en su pundonor y delicadeza, ofuscaron su razón de tal manera que atentó contra su vida, poniéndole fin el 5 de febrero de 1844” (225).

Tras este inciso, volvamos con la fragata ya en Cartagena de Indias, donde su comandante ordena un reconocimiento de la nave, hallando la urgente necesidad de ser carenada, dando seguidamente cuenta al comandante militar del apostadero: “... el mal estado en que se halla esta fragata de cuya verdad V.S. está bien combencido por el reconocimiento que de ella han hecho los maestros mayores de este arsenal y conocimiento de su absoluta inaptitud ... se precisa que sin detención y a la mayor brevedad pase a componerse a la Havana inmediatamente ... - Cartagena de Indias, 12 de enero de 1821” (226).

A su vez, el receptor del parte remite, al jefe superior político y militar de la provincia, una copia de éste junto a otro propio en el que, de forma respetuosa pero enérgica y valiente le –diríamos hoy– “enseña los dientes” y no se muerde la lengua a la hora de cargar con posibles responsabilidades posteriores: “... se convezna [V.S.] de la urgentísima necesidad que tiene la referida fragata para su composición y remedio de sus averías, que es imposible verificarla en este Apostadero, por cuasi la absoluta carencia de todo lo necesario, cuando en poco tiempo puede verificarse en el arsenal de La Havana ... en el concepto de que en el

(225) PAVÍA Y PAVÍA: Opus cit., p. 311.

(226) E. a Indias. Legajo 68-56.

estado en que se halla dicho buque, no permite su demora aquí, por más tiempo que el de quince o veinte días ... haciendo a V.S. responsable ante el referido Supremo Gobierno Nacional, si por no ascendir V.S. a la pronta salida de este buque a dicho puerto ... sucediese, como miro conciguiente y necesario su utilidad para el servicio a que ha sido destinado, quedando arrumbado para siempre y sólo pueda servir de leña dentro de poco tiempo ... cuando tomando esta medida que reclamo, hai buque para todo servicio para dos o tres años ... Cartagena de Indias ... Enero de 1821. - Manuel de Cordera. - Sr, Jefe ...” (227).

La propuesta será aceptada; no obstante los días de la *Viva* están contados. Don Alonso de la Riva ordena darse a la vela el 5 de febrero, pero el día 8, “forzado por un temporal y la mucha agua que hacía y no podían achicar las bombas, arribó a Puerto-Velo (Portobelo; Panamá), donde reconocido por los carpinteros y calafates de su dotación, conceptuaron unánimes y conformes que dicho buque no podía salir ya de allí por su fatal estado, por cuyo motivo recurrió por auxilios a La Havana” (228). Entre el ingente número de documentos que el Archivo General de la Marina custodia en El Viso del Marqués (Ciudad Real), aparece uno, en este caso, revelador de la cruda situación del barco: el “Estado de Fuerza y Vida” fechado: “A bordo de la expresada en Portovelo, a 8 de febrero de 1821”. En el apartado de Notas, se consigna: “1.º - Este buque hace aguas por las obras vivas y muertas, el palo del trinquete rendido, el mayor rendido por la espiga, igualmente que su berga por la cruz, sus jarcias necesitan examinarse... 5.º - Faltan al Reglamento un segundo calafate, 48 individuos de marinería, 24 idem de infantería y uno de artillería” (229). La totalidad de la tripulación, en aquel momento, era de 211 hombres.

Al no recibir ayuda de La Habana, consideró de la Riva que se hallaba expuesto a caer en manos de los insurgentes “por la poca gente que le quedaba y que cada vez iba a menos por las enfermedades y deserción y que los víveres iban a faltar de un momento a otro; resolvió, a todo riesgo, dar la vela, librando, a la suerte de la mar, en un buque podrido ... en efecto, el 24 de mayo, sin suficiente gente aún para poder maniobrar, con las bombas en continuo ejercicio ..., salió de Puerto-Velo y a expensas de un constante desvelo y fatiga, consiguió llegar a la Habana el 21 de junio” (230). De inmediato, de la Riva, enfermo, declinó el mando de la *Viva*, que, semanas más tarde, causó baja en la Marina excluida por inútil.



(227) Ibidem.

(228) Ibidem

(229) A. G. de M. Sección buques. Legajo 2237.

(230) PAVÍA Y PAVÍA: Opus cit., p. 315.

El estado de la *Ligera*, por mucho que continúe prestando servicio entre Puerto Cabello y las islas de Cuba y puerto Rico, es preocupante en extremo. Laborde –un profesional irreprochable– no cesa de lanzar avisos a la superioridad, consciente de que si aquélla no sufre reparaciones que considera inaplazables, transcurrido un reducido espacio de tiempo quedarán tan sólo montones de tablones y palos.

Su preocupación no se reduce únicamente a la fragata que manda, se hace extensible a las naves cuya responsabilidad le incumbe como jefe de la pequeña División o que puedan entrar a sufrir pequeñas reparaciones en el apostadero de Puerto Cabello, mando que también ostenta.

A lo largo de 1821 envía de continuo noticias a su ministro sobre la *Ligera* y otros buques de su División. Desde puerto Cabello remite ésta el 22 de enero: «Con fecha 26 del pasado mes, participé a V.E. desde el puerto de La Guaira, la salida de la fragata *Ligera* y corbeta *Aretusa* para el puerto de Cádiz, escoltando a las fragatas ... Asimismo daré a V.E. la noticia de la salida de la *Viva* para Cartagena de Indias ...

»La *Ligera* es un buque ruso, es decir, que su duración es bien corta; hasta ahora, en la tranquilidad de su puerto, habría sido difícil graduar exactamente su estado, a pesar de los repetidos reconocimientos que se han ejecutado de sus obras muertas e interiores, pues sus fondos no se han reconocido, a no ser los cosederos que según dicen no hacían recelar mayor daño en la parte inferior de ellos ... pero sí puedo asegurar a V.E.

»Embromar [reparar provisionalmente las costuras de un buque, introduciendo las estopas indispensables para que no se vaya a pique] algunas costerras [hinchamiento entre cuadernas] para impedir sus infinitas e inevitables filtraciones, es cuanto creo oportuno hacer en ella y, sacando el mejor servicio posible del Buque durante el poco tiempo que le queda de vida, conducirla y arrumbarla en La Havana o haciéndola regresar pronto a España; pues conceptúo que las propiedades de esta fragata, no son de naturaleza que se emprenda el refundirlo de nuevo» (231).

En un largo escrito de seis folios –fechado el 8 de julio– se expresa así a la misma autoridad: “El estado de la obra muerta de la *Ligera* empieza ya a alarmarme y, sin jactancia, puedo asegurar que no muchos nabegarían en ella en el estado en que se halla, pero ni un sólo momento de descanso he logrado para emprender la obra de asegurar sus mesas de guarnición ...

... Yo, anteriormente, tengo pedido el reemplazo de la *Ligera*... y me tomé la libertad de hacer demostrable al antecesor de V.E. mis ideas a cerca de lo perjudi-

(231) E. a Indias. Legajo 69.

cial que creo sea la continuación de varios de nuestros apostaderos, entre los quales cuento el de Puerto Cabello” (232).

El mismo día lo abandona rumbo a puerto Rico, donde arriba el 26, remitiendo un parte acompañado de una “Relación de buques que escolta la fragata de guerra *Ligera* desde Puerto Cabello a Puerto Rico: Bergantín goleta *Rápido*, carga cacao ...” (En total treinta y cuatro embarcaciones).

Tras relacionar clases de buques, nombres, cargas y puertos de destino, pues desde el último un buen número de éstos continuaron viaje a España, concluye así: “A bordo de dichos Buques se conduce tres mil emigrados de Costa Firme, con sus equipajes y domésticos. Fragata la *Ligera*, a la boca de San Juan de Puerto Rico y a la vela el 26 de julio de 1821” (233).

Ignoro la fecha de llegada de esta grata noticia para Laborde; debió ser a principios de diciembre cuando recibe una justa recompensa por su envidiable trayectoria profesional: “He dado cuenta a S.M. de su oficio ... en que V.S. participa las ocurrencias de una navegación desde su salida de puerto Rico ... habiendo tocado en Santo Tomás para sacar el convoy de mercantes con destino a ... y S.M. se ha enterado con suma complacencia del mérito contraído por V.S. en tan interesantes servicios, en justo premio a los cuáles se ha servido premiarle con un ascenso a capitán de navío de la Armada Nacional por orden de tres de este mes. Comunicolo ...- San Lorenzo, 31 de octubre de 1821” (234).

En otro exhaustivo informe de 1822 –abarca varios folios de apretada letra y elegante caligrafía– detalla con precisión la situación presente y el futuro papel que prevee para cada uno de los barcos destinados a las Antillas; en estas páginas no tendrán cabida más que los comentarios que afectan a la fragata objeto de este episodio: “la *Ligera*, como buque ruso y cansado de la última navegación, necesitaba recorrerse; mi deseo de salir a la mar, me ha hecho dejar para mi regreso atender a esta urgencia que entonces será indispensable, pero debo advertir que aunque en el día me propusiera verificar dicha recorrida, como a esta operación es anejo mudar varios tablones de cubierta, trancaniles y costados que están podridos, y que no digo tablones sino una mera tabla no hay acopiada, ni dinero para comprar nada, resulta no podría verificarse la tal recorrida, pues si no se reemplazan estos tablones podridos con otros nuevos, ¿cómo es posible hacer aguantar las estopas del calafateo?

Regresaré pues de la mar, y si los efectos dichos no se encuentran acopiados, va a resultar que la *Ligera*, que después de recorrida puede aún prestar útiles servicios, queda inutilizada para siempre. Esto es un hecho, hago presente el mal

(232) Ibidem

(233) E. a Indias. Legajo 69-48.

(234) E. a Indias. Legajo 69. Expediente 3700.

que acaecer y lo verifico con la debida anticipación, propongo además el medio de evitarlo a poca costa. ¿Quién con justicia me reconvendrá luego?

El estado, vida y duración de la fragata, es conocido por la Superioridad; a mayor abundamiento se lo ha hecho presente desde aquí en última instancia, en la que, y en su reemplazo, pido otra, que estando en mejor estado de vida, obligue a menos gastos y queda rendir un servicio activo. De seguro S.M. accederá a ello tan pronto como pueda encontrar oportunidad de verificarlo, pero, ¿qué justas reconvenciones podrá hacernos si por falta de éstos, por ahora cortos auxilios, dejamos de sacar de la *Ligera* el servicio que puede aún rendir activamente hasta esperar su reemplazo con el que cuento!" (235).

El final de 1822 y el de la *Ligera* van a coincidir cronológicamente: el 11 de enero del año siguiente, el comandante general de Marina de La Habana hace saber a su ministro: "... las adjuntas copias enterarán a V.E. del desgraciado acontecimiento ocurrido a la fragata de guerra *Ligera*, cuyo resultado es la pérdida de un buque tan interesante en las circunstancias en que se halla en Costa Firme... la experiencia que se tiene de los barcos rusos y el ejemplo que hemos palpado de su compañera la *Viva*, no dejan duda de que es buque perdido y que por consiguiente era inútil destinar para el reconocimiento una comisión que tenía que andar 300 leguas ... Estoy haciendo las gestiones más fuertes para que se me facilite la marinería necesaria con que tripular la corbeta *Ceres*, con el fin que vaya a recoger a la mayor brevedad, la gente y pertrechos que puedan aprovecharse de la *Ligera* y entretanto he dicho a su comandante, libre contra estas Cajas de Marina hasta la cantidad de 10.000 pesos, para atender a sus actuales precisas necesidades; suma, a la verdad, de gran consideración con respecto a la situación del apostadero ..." (236).

Sirviéndonos de un escrito que el ministro de Marina remite al Almirantazgo, reproduciendo —en tercera persona— un parte que le fue remitido por Laborde en tanto que comandante de la fragata *Ligera* y del apostadero de Puerto Cabello con fecha 23 de febrero de 1823, podemos seguir las últimas horas de la fragata. Extractado el oficio, dice así: "... con fecha 22 de este último de diciembre... da cuenta que, hallándose cruzando sobre la punta Macoya (península venezolana de Paraguaná) con el objeto de proteger las operaciones de nuestras tropas, e impedir a la escuadrilla enemiga ... se vio en la dura necesidad de tener que abandonar el crucero después de haber oído a los Oficiales de que, echado a perder el tiempo, aumentó el agua que hacía la fragata, progresivamente, hasta 200 ó 210 pulgadas; que la primera determinación fue de llegar a Curaçao o Puerto Cabello; pero habiendo arreciado el viento la noche del 17 al 18 del citado diciembre,

(235) E. a Indias. Legajo 69-26.

(236) E. a Indias. Legajo 74-5.

previo el parecer de la Junta de Oficiales, determinó arribar, recalando en la costa de Sto. Domingo ... sin experimentar ninguna disminución de agua, no obstante el abrigo de la tierra ... que en tan crítica situación y dudando poder coger el puerto de Santiago de Cuba, cuando por otra parte sólo quedaba el duro partido de ponerse en absoluta dependencia del Gobierno de Haití; tal conflicto, dice, le obligó a reunirse de nuevo con sus oficiales para saber su modo de pensar, a quienes encontró animados como siempre y decididos, conforme el mismo lo estaba, a abrazar el primer medio a toda costa; más dudando si la tripulación y guarnición se hallarían con la constancia y fuerzas para emprender la nueva travesía y si las bombas podrían aguantar, convocó toda la gente ... teniendo la satisfacción de que le interrumpiesen, por unanimidad de perecer, antes que poner a merced de los negros nada que perteneciese a la nación ... Llevada adelante la empresa, consiguió la *Ligera* arribar a Santiago de Cuba el 12 de diciembre y que habiéndola alejada (descargado) de la aguada, víveres, artillería y menaje, sin que por esto bajara el agua de 110 a 112 pulgadas, se la situó en la ensenada de los Cocos después de haber sido reconocida por una Junta de peritos, con el fin de que se fuera a pique perjudicando el puerto lo menos posible ..., respecto al casco sólo sirve para desguazarlo. Reitera su recomendación a favor de los oficiales y demás clases de la dotación de la fragata por sus particulares servicios y fatigas ..." (237). No lleva ni firma ni antefirma, ni punto de origen, que, sin duda, es Madrid.

Debajo, con letra de otra mano, se lee: "S. M. quiere que el Almirantazgo de un dictamen y, no resultando cargo a Laborde, le conceda una de las cruces de Carlos III que hay vacantes". El dictamen de tan alto organismo, como era de preveer, resulta acorde con los deseos de Fernando VII: "La Junta del Almirantazgo no encuentra en el examen del expediente cargo que hacer a Laborde, opinando que puede aprobarse su determinación de salvar al buque mediante la arribada que ejerció ... contando que Laborde ha dado parte en repetidas ocasiones del deplorable estado en que se hallaba la *Ligera*, cuya total pudrición se demuestra hasta la evidencia ... aprobar la acertada determinación de Laborde en asegurar el buque en un punto de la tierra donde salvar su gente en tan arriesgada situación ... 7 de mayo de 1823". Sin firma ni antefirma, pero, por el tratamiento final -"S.M. determinará"- se deduce que va dirigido al Soberano. A continuación y en un texto escrito con la misma mano: "S.M. queda satisfecho del comportamiento de Laborde y quiere se lleve a efecto la gracia que le concedió de la Cruz de Carlos 3.º" (238).

(237) E. a Indias. Legajo 48-49.

(238) E. a Indias, legajo 74-5.