



Crisis en la Real Armada: Motines y luchas republicanas (1811-1825)

vera.moya@gmail.com

Vera Moya Sordo¹

Member of the Contractor State Group (CSG), Navarra University

Resumen

Con la expansión global del frente revolucionario y la Guerra de Independencia española los problemas disciplinarios comenzaron a afectar la operatividad de la Real Armada en aguas europeas y americanas. La pérdida de control aumentó conforme se desarrollaron las luchas insurgentes en Hispanoamérica, impactando el corazón del servicio. Al aumento de desertiones de oficiales criollos, le siguieron pronunciamientos de tropas y tripulaciones destinadas a la guerra en las colonias, con episodios de sublevaciones radicales. Aunque no en la misma dimensión que las insurrecciones de las marinas de Francia y Gran Bretaña en la década de 1790, durante las expediciones militares enviadas a América a partir de 1811, oficiales de mar y tierra de diverso rango y origen abrazaron las causas republicanas y se convirtieron en cabeza y parte de motines que tuvieron consecuencias en los conflictos por la autonomía política y precipitaron el ocaso de la marina del Antiguo Régimen.

Palabras Clave

Real Armada- Motines - Guerras de Independencia hispanoamericanas - Republicanos

¹ Vera Moya Sordo es doctora en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Investigadora del grupo Red Imperial Contractor State Group de la Universidad de Navarra (España). <https://orcid.org/0000-0002-3601-2295>



Crisis in the Royal Navy: Mutinies and republican struggles (1811-1825)

vera.moya@gmail.com

Vera Moya Sordo
Member of the Contractor State Group (CSG), Navarra University

Abstract

With the global expansion of the revolutionary front and the Spanish War of Independence, disciplinary problems began to affect the operational capacity of the *Real Armada* in European and American waters. The loss of control increased as insurgent struggles developed in Spanish America, impacting the very heart of the service. The rise in desertions among Creole officers was followed by pronouncements from troops and crews assigned to the war in the colonies, with episodes of radical uprisings. Although not on the same scale as the insurrections in the navies of France and Great Britain in the 1790s, during the military expeditions sent to America from 1811 onward, naval and land officers of various ranks and origins embraced republican causes and became leaders and participants in mutinies that had repercussions in the conflicts for political autonomy and precipitated the decline of the Old Regime navy.

Key Words

Royal Navy - Mutinies - Spanish American wars of Independence - Republicans

Introducción

¿Motín en la Real Armada?

La reciente historiografía que estudia los motines masivos en las marinas francesa, británica y neerlandesa de la década de 1790 señala que un radicalismo común en las sociedades marítimas proletarias del Atlántico Norte generó una "auténtica revolución atlántica".² Se trataba de un sólo "mundo de madera", fraguado por su profesión, arrastrado por las expansiones ultramarinas y encapsulado en revoluciones que influyeron en su configuración proletaria radical.³ Pese a la importancia del postulado, este no explica, ni siquiera se pregunta, por qué el fenómeno no se presentó de igual forma en la marina española, la otra gran potencia naval de la región. Ello sucede cuando la historia global se enfoca más en la circulación y establecimiento de conexiones con base en parámetros homogéneos en espacio-tiempo, que en exponer cómo se produce la continuidad/discontinuidad en la larga duración.⁴

Ciertamente en el periodo en que las mencionadas marinas experimentaron en su conjunto al menos 150 motines en sus buques e involucraron hasta 30,000 hombres,⁵ en las cubiertas de la Real Armada no sucedía nada semejante. Nadie podía imaginar que algo así fuera posible cuando al filo de la batalla de Trafalgar, en agosto de 1805, en la escuadra del brigadier Cosme Damián de Churrua sucedió un motín a bordo del *San Juan Nepomuceno* y *Argonauta*. Aunque lo consideró un "atentado" nunca visto en los bajeles del rey o entre sus tropas de marina, no hubo indicios de radicalización antimonárquica o anti-institucional en los reclamos sobre palizas excedidas del reglamento o por la privación de la ración de vino, y el asunto finalizó con las tripulaciones alzando vivas al rey.⁶ Tampoco se observaron excesos en la rebelión abordo del *Reina Luisa*, buque de la escuadra de Cayetano Valdés anclada en Mahón en junio de 1808, en protesta por el juicio "injusto" a un cabo de

² Niklas Frykman, *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution* (University of California Press; 2020); Niklas Frykman, et al, "Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution: An Introduction", *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013).

³ Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Beacon Press, 2000).

⁴ Christian G. Vito, "History Without Scale: The Micro-Spatial Perspective", *Past & Present* 242, no. 14 (2019).

⁵ Niklas Frykman, "Connections between mutinies in European navies", *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013): 92.

⁶ *La batalla de Cavite (1898): Textos basados en manuscritos y crónicas de la época existentes en el Archivo Histórico y Biblioteca Nacional de París* (Círculo de Amigos de la Historia, 1972).

infantería y unos marineros por desertión.⁷ Ni siquiera en el levantamiento en Veracruz un mes después, a la llegada de la goleta francesa *Vaillant*, que movilizó decenas de marineros en el puerto contra el comandante del apostadero, Ciriaco Cevallos, al que acusaban de proteger a un virrey nombrado por el teniente de Napoleón que supuestamente venía abordo.⁸

¿Sería posible, como sospecharon Martine Acerra y Jean Meyer en el caso de la marina francesa anterior a la Revolución, que las sublevaciones fueran más frecuentes de lo que indican los documentos porque los capitanes no las registraron? Al ser la oficialidad noble el principal foco de desconfianza durante el periodo ¿Buscarían minimizar o silenciar las situaciones “difíciles” para no perjudicar su imagen de liderazgo?⁹ El hecho es que el radicalismo sí alcanzó a la marina española durante las Guerras de Independencia hispanoamericanas. Aunque en una dimensión diferente a los eventos de finales del siglo XVIII con respecto al número de barcos y hombres, que sucedieron tanto en el Atlántico como el Pacífico, los motines no fueron incidentes aislados, sino parte y consecuencia de un mismo proceso revolucionario global conectado. Y no sólo impactaron la operatividad de la Real Armada, sino que los que culminaron con la entrega de buques y hombres a los insurgentes fueron decisivos para poner fin al servicio naval del Antiguo Régimen.

Pese a su repercusión, son escasos los trabajos que los analizan desde una perspectiva comparativa y a largo plazo o en su carácter de rebeliones “republicanas” influidas por conflictos sociopolíticos internos y externos a la monarquía.¹⁰ Casos como la “conjuración” a bordo de la corbeta *Mercurio*, capitana de la escuadra al mando de Jacinto de Romarate que sitiaba Buenos Aires (1811),¹¹ hasta los motines en el *Trinidad*, parte de la escuadra de Dionisio Capaz, durante su viaje al Callao con refuerzos (1818),¹² en las fragatas *Prueba* y *Venganza* tras su intento

⁷ Cartas del motín en la *Reina Luisa*; envío de presos José Albaladejo y Bernardo Lorenzo por motín; aviso de desertión de tumultuosos, Mahón, julio 7 de 1808, AMN, ms. 2238, doc. 79, ff. 289–291.

⁸ Vindicaciones de Ciriaco Cevallos, comandante del apostadero de marina de Veracruz, por haber prohibido que sus subalternos se comunicaran con los tripulantes de la goleta francesa *Vaillant*, AGN, Infidencias 60, Cont. 11, vol. 30, exp. 1, año 1809, f. 186.

⁹ Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution* (Ouest France, 1988): 230.

¹⁰ Vera Moya Sordo, “‘Republican’ mutinies in the Spanish navy: resonances of an era of rebellion and the erosion of an Empire”, *International Review of Social History* 66, no.1 (2021); y “Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa”, *Derroteros de la Mar del Sur*, no. 20-21 (2013).

¹¹ Homero Martínez Moreno, *El apostadero Naval de Montevideo* (Instituto de Historia de la Marina, 1968).

¹² Antonio García Reyes, *Memoria sobre la primera escuadra nacional. Leída en la sesión pública de la universidad de Chile, el 17 de octubre de 1846* (Imprenta del Progreso, 1846); Rodrigo Fuenzalida Bade, “Influencia de la Marina

de auxilio a las plazas de Acapulco y Panamá (1822),¹³ o los del *Asia, Constante, Aquiles* y *Clarington* en su viaje de regreso (1825), son apenas mencionados en historias generales de los puertos, la marina española o las armadas republicanas, y suelen ser ejemplos o de anarquía y traición¹⁴ o de patriotismo y lucha republicana.¹⁵

Es probable que el desinterés en el estudio de las sublevaciones de tinte radical en la marina española se deba al peso de su significado: la mancha de la indisciplina, la deslealtad, ciertamente de la vergüenza y la derrota. No extraña que no sea de la preferencia de los historiadores con inclinación oficial y nacionalista, si bien la historiografía sobre la lucha republicana también adolece de la comprensión del fenómeno más allá de la señalización de elecciones “afortunadas” de bando. En definitiva, hacen falta análisis críticos que indaguen en las raíces del problema operacional de la marina en el contexto de revoluciones internacionales y crisis monárquica, y como ello impactó la disciplina a bordo; del efecto de la persuasión política y los conflictos insurgentes en el desencadenamiento de los motines, al tiempo de mirar las relaciones personales y económicas de los amotinados con las colonias.¹⁶

Con este objetivo a continuación analizo la naturaleza y evolución de las rebeliones que detonaron en la Real Armada en el contexto de las misiones de auxilio enviadas desde la península ibérica a los gobiernos virreinales en territorios rebeldes de la América meridional. Comenzaré con las primeras negativas de las tropas a embarcarse y cumplir con los objetivos de las expediciones de pacificación a Venezuela en 1811 y 1812, incluyendo la sublevación del regimiento a bordo de los bergantines *Perignon, María Jacinta* y *General Morillo* a su llegada a Puerto Rico en 1816, ejemplos cuyos principales detonantes fueron una organización deficiente, el reclutamiento forzoso de tropa y marinería, y la noción de un viaje largo y peligroso con destino a una región hostil. Luego abordaré los motines de tintes “republicanos” ocurridos entre 1818 y 1825 durante las misiones a la “Mar del Sur”: el de la mencionada fragata de transporte *Trinidad* tras su paso por Cabo Verde; los del

chilena en la emancipación americana: discurso de incorporación del académico de número”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* 39, no.86 (1972): 127-151.

¹³ Mariano de Juan y Ferragut, “Marinos criollos. Entre realistas y patriotas”, en *XLIV Jornadas de Historia. La independencia de la América española 1810-1825, Cuaderno Monográfico* 65 (2012).

¹⁴ Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895–1903), t. IX (Instituto de Historia y Cultura Naval, 1972): 312.

¹⁵ Carlos López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile* (Andrés Bello, 1968): 227.

¹⁶ Como sugiere Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1746–1824* (UNAM, 2015).

Prueba y Venganza una vez fracasado su apoyo a los apostaderos sitiados, y los del navío de línea *Asia*, los bergantines *Constante*, *Aquiles* y el transporte *Clarington*, cuando, perdidas las principales plazas del Pacífico, su comandante Roque Guruceta los conducía de regreso a la península.

Como veremos, estas últimas rebeliones fueron dirigidas por agentes liberales, principalmente suboficiales de tierra y mar, con apoyo de soldados, infantería y marinería, y terminaron con la entrega de los buques a las facciones republicanas insurgentes. La idea es comprender sus motivaciones, conflictos y posturas como parte de procesos políticos y sociales, internos y externos, que influyeron en el surgimiento de una abierta oposición colectiva y en el estallido de rebeliones “radicales” durante las operaciones. Hay que considerar que, al igual que las luchas hispanoamericanas, estos motines no fueron consecuencia directa de un liberalismo homogenizado y antagónico al Antiguo Régimen, sino producto de tensiones sociopolíticas entre el mundo americano y peninsular español provocadas por la fractura de la estructura monárquica imperial a partir de 1808.¹⁷ De forma que, ni todos los involucrados ni en todas las sublevaciones la ideología política fue el principal factor. Como parte de la diversidad de elecciones, representaciones y transformaciones de identidades colectivas en el contexto del naciente liberalismo, lo que se observa en las comunidades rebeldes es más que un simple antagonismo entre americanos y peninsulares o entre realistas y liberales, pues como ya se dijo, en las decisiones tuvieron peso diversos intereses a nivel regional e imperial. Tampoco el origen de los involucrados implicó necesariamente la adición a determinado bando. Como apunta Pedro Pérez Herrero, los procesos de recentralización o absolutistas no fueron apoyados mayormente por individuos nacidos en la península, ni la autonomía en la gestión local-regional o los ideales republicanos-liberales fue siempre defendida por los grupos de poder indianos.¹⁸

Por otro lado, no se pueden comprender del todo los motines sin considerar las condiciones de la navegación al Pacífico con el objetivo de defender reductos realistas como el Callao. A la dificultad de una larga travesía atlántica inicial, que incluía el encuentro con tempestades, la reducción de suministros y el surgimiento de enfermedades como el escorbuto, se sumaba el peligro del paso por el Cabo de

¹⁷ Pedro Pérez Herrero, “Las independencias americanas: reflexiones historiográficas con motivo del Bicentenario”, *Cuadernos de historia contemporánea*, no. 32 (2011).

¹⁸ Pérez Herrero, “Las independencias”, 73.

Hornos, para luego, de lograr llegar al Mar del Sur –normalmente tras un considerable retraso–, tener que resistir largos bloqueos a los puertos en condiciones precarias y extremas. Como veremos, la complejidad de los detonantes muestra la convergencia de múltiples causas, incluidas las tradicionales acumuladas por la dilatación del periodo de servicio, el ambiente de “reclusión” de los buques y la tensión generada durante viajes extensos y peligrosos, después amplificadas en encuentros bélicos e interminables sitios a puertos. Se trata, pues, de una cadena de acontecimientos que entrelazó el tipo de misiones, problemas organizativos y estructurales de las propias instituciones militares (marina y ejército), así como geopolíticas internacionales y regionales de cara al Atlántico-Pacífico que involucró tanto a individuos convencidos en un inicio o durante el proceso de unirse a los fines republicanos, como a los que vieron una oportunidad para cambiar su situación o forjar un nuevo destino.

Con respecto a las fuentes, además de bibliografía general y particular sobre la historia de la armada española y las republicanas, que incluye apuntes biográficos o las mismas “memorias” de algunos de los mandos de mar y tierra implicados en las expediciones, el estudio se basa en un corpus documental proveniente principalmente del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, el Archivo General de Indias, y el Archivo del Museo Naval de Madrid. Se trata de instrucciones oficiales, informes y diarios de navegación que dan aviso de las misiones, las sublevaciones y la entrega de los buques a las facciones rebeldes, así como de los subsecuentes procedimientos y sentencias. También hay correspondencia entre autoridades que informan de los pormenores de los motines, lo que permite contrastar distintas versiones y, en algunos casos, oficiales y comandantes de estaciones dan su opinión acerca del estado disciplinario de los regimientos y tripulaciones, lo que deja entrever que tenían conocimiento del pensamiento “liberal” de ciertos individuos.

Como es de esperarse, la mayor parte de la documentación refleja la versión institucional de los hechos. Ello incluye los “manifiestos” de comandantes a cargo de las escuadras, como los del capitán Manuel del Castillo y su segundo, Dionisio Capaz, con los que buscaban justificar su conducta y dar a conocer su punto de vista político ante las acusaciones en su contra de ideas liberales y complot en el caso del motín del *Trinidad*. Sin embargo, aunque ciertamente más limitada, la visión de los rebeldes ha podido conocerse de manera indirecta por medio de los informes de los oficiales a cargo de las misiones, que mencionan tanto tensiones durante la navegación o los sitios, como divisiones ideológicas, además de supuestos motivos que los sublevados

dieron a conocer durante los hechos, como sueldos atrasados, malos tratos, malas condiciones del viaje o la negativa a pelear contra compatriotas. De forma más directa, los tratados de capitulación o acuerdos de entrega entre las tripulaciones amotinadas y las autoridades insurgentes permiten ubicar algunas de las principales razones que los llevaron a tomar la decisión: la voluntad de unirse a las luchas liberales, el hartazgo por la falta de pagos, la necesidad de liberarse de un largo servicio y asensos en el caso de algunos suboficiales. Además, ciertas memorias o "representaciones", como la publicada por el teniente de navío Arturo de Lema y Pimentel, uno de los inconformes del *Prueba y Venganza*, exponen el estado de ánimo y la inconformidad de buena parte de la suboficialidad antes y durante los eventos.

El origen de la rebelión

Si recorremos hacia atrás el fenómeno insurrecto para situar los inicios del espíritu radical que acabó por condenar a la marina española del Antiguo Régimen, podemos encontrarlos en incidentes como la "conjura" tramada a bordo de la corbeta *Mercurio*. Esta se hallaba de bloqueo a Buenos Aires en enero de 1811, cuando su capitán Jacinto de Romarate se enteró de que varios individuos de infantería y tripulación pretendían detenerlo a él y sus oficiales y hacerse del navío. Aunque sofocó aquel intento arrojando a 30 involucrados y colgando de los penoles a dos de sus líderes, Romarate reconoció la delicadeza de aquel "crimen". Consciente de que había logrado atajar el "gravísimo e incalculable daño que se hubiera seguido a toda América", advirtió que la "traición" se estaba volviendo algo común.¹⁹

La preocupación de que las comunidades de los buques reales escondieran una bomba de tiempo aumentó durante las primeras expediciones de "pacificación" enviadas a los virreinos para contener el proceso emancipador. España se hallaba en guerra de independencia tras la invasión de la *grande armée*, por lo que organizar cualquier empresa naval constituía una verdadera hazaña. La mayoría de los navíos de guerra habían sido desarmados o se deterioraban anclados en los puertos. A los primeros asomos de insurrección en las colonias

¹⁹ Se retiran los buques del bloqueo de Buenos Aires por movimientos sediciosos. En la corbeta *Mercurio* trataban de apoderarse del capitán de fragata Jacinto de Romarate, cogieron presos a 30; dos se sentenciaron a muerte, Cádiz-Montevideo, 15 de mayo-14 junio de 1811, AGMAB, Expediciones de Indias (EI), 481, leg. 47, exp. 11, 33 fols.

hispanoamericanas (1810), a falta de una marina de guerra operativa para suprimir las revueltas al otro lado del Atlántico, el Consejo de Regencia de España e Indias – que ejercía las funciones de gobierno tras la detención de Fernando VII–, recurrió al apoyo de comerciantes gaditanos con intereses en América. Así fue como el Ministerio de Marina, vía el Tribunal del Consulado de Cádiz, creó la Comisión de Reemplazos, el organismo público-privado encargado de organizar las empresas militares que entre 1811-1814 se despacharon a las regiones americanas de mayor importancia económica y administrativa.²⁰

Desde un inicio, las expediciones mostraron grandes dificultades para reunir los buques, armamento y pertrechos adecuados y, sobre todo, los recursos humanos, tanto de mar para operar los navíos como de guerra que debían ser enviados a “reemplazar” las fuerzas militares indianas. El problema de reclutamiento no era nuevo y en el caso de la marinería calificada se había agudizado desde la invasión francesa y la subsecuente crisis monárquica. Por un lado, una buena parte de la marinería y oficialidad se hallaba de servicio en América, de manera que al momento de preparar los barcos en los puertos peninsulares faltaban los profesionales. Luego, a la gran mayoría de los matriculados, incluso a los altos mandos, se les debían años de sueldos. Para colmo, al momento de reclutar voluntariado, en general había un rechazo al servicio naval dados los peligros intrínsecos del oficio. La situación se agravó en 1812 con la suspensión del sistema de la matrícula de mar, la forma tradicional de reclutamiento forzoso de la marina consolidada desde 1737. En ello influyeron las ideas vertidas en la Constitución de Cádiz (1812) que, en la búsqueda de dismantelar las estructuras del Antiguo Régimen, se contraponían a la obligatoriedad de la leva, buscando limitar su aplicación mediante decretos al tiempo en que se discutían alternativas más liberales y menos coercitivas. La pérdida temporal de este mecanismo (restablecido parcialmente en 1817 y reordenado en 1825), obstaculizó el control sobre la disponibilidad de personal marino cualificado. Como consecuencia, se enroló a hombres que originalmente iban al ejército,²¹ quienes carecían de experiencia en las faenas navales y no estaban acostumbrados a recibir órdenes de marinos. Además, la crisis institucional, consecuencia del largo periodo de guerra que agudizó los problemas para financiar y movilizar personal y

²⁰ José Manuel Serrano, “El ejército expedicionario de Tierra Firme en Nueva Granada”, en *Cartagena de Indias en la Independencia*, ed. Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Banco de la República, 2011): 340–342.

²¹ Jesús Bernal García, “La marina española en América”, en *XLIII Jornadas de Historia Marítima, Emancipación de América, Cuaderno Monográfico 64* (2011): 48.

flotas, impidió la continuidad de los centros de formación de la Armada, por lo que al momento en que faltaron mandos competentes debido a su traslado a los ejércitos de tierra, o a bajas por deceso, edad o por afinidades políticas o deserción, hubo que cubrir los puestos mediante ascensos a jóvenes guardiamarinas que no habían terminado su formación y cuya inmadurez quedó expuesta al frente de dotaciones mayormente forzadas y descontentas.

Si bien desde los primeros estallidos de insurgencia se intentó obligar a oficiales de los apostaderos americanos a regresar a España, en menos de un año aumentaron las deserciones, sobre todo de criollos. La Revolución de mayo de 1810 atrajo a comandantes como José Matías Deogracias Zapiola, originario de Buenos Aires, quien más tarde ayudó a crear el regimiento de granaderos de a caballo, luchó en el ejército de los Andes de San Martín y fue general de la Armada de Buenos Aires; el capitán de fragata Francisco Javier de Viana (de Montevideo), futuro jefe del Estado Mayor del ejército insurgente y ministro de Guerra y Marina en Buenos Aires; y el teniente de navío Francisco de Gurruchaga (Salta), quien crearía la primera escuadra de Buenos Aires. También claudicaron a favor de la lucha republicana veteranos de Trafalgar como el alférez Matías Miguel de Irigoyen, criollo que llegó a ser ministro de Guerra y Marina de Buenos Aires, o el contramaestre mulato José Prudencio Padilla (Riohacha), que tras servir en el *San Juan Nepomuceno* y combatir en la “Guerra del Francés”, al poco de arribar a Cartagena de Indias participó en el motín de Getsemaní (1811), y una década después fue comandante de la escuadra colombiana.²²

Cuando el comandante del apostadero de Montevideo, José María de Salazar, notificó a la Metrópoli que el alférez de fragata Benito Lynch, veterano de Trafalgar nacido en Buenos Aires, se había fugado al arribar su navío a dicho puerto, denunció que no había “un solo hijo del país” que no adoleciera del mismo “mal”, y rogó a las autoridades que por ningún motivo se les permitiera regresar a América.²³ Aunque a partir de junio de 1811 el ministro de marina ordenó que se impidiera el paso de los marinos americanos a aquellas regiones,²⁴ estos continuaron cruzando el

²² Ferragut, “Marinos criollos”, 33–50. No todos los americanos pasaron a filas insurgentes, como el brigadier Rosendo de Porlier (de Lima), con 33 años de servicio en la Armada y condecorado con la Orden de Santiago, o Tomás de Sostoa (Montevideo), héroe de la Guerra de Independencia Española.

²³ José Blanco Núñez, “Los expedientes españoles de las guardias marinas bonaerenses don Manuel Blanco y (Calvo) Encalada y don Benito Lynch”, *Revista de Historia Naval*, no. 46 (1995), 50.

²⁴ Blanco Núñez, “Los expedientes”, 50.

Atlántico. Uno de ellos fue Manuel Blanco Encalada, alférez de fragata, quien tras luchar contra los franceses en la península se le permitió regresar a Montevideo en septiembre de 1811. Su caso ilustra las motivaciones que llevaron a muchos oficiales criollos a desertar. Era miembro de la aristocracia chilena por vía materna, tenía un primo cercano en la comandancia general del Callao y amistad con varios tenientes de fragata chilenos. Luego de que desobedeciera instrucciones del comandante naval de Montevideo de atacar las balizas costeras de Buenos Aires en 1812, alegando que su madre y hermanas estaban en la ciudad, se le ordenó regresar a España.²⁵ Pero para entonces ya había desaparecido,²⁶ al parecer ayudado por unas damas de la aristocracia uruguaya que le facilitaron un caballo con el que llegó al campamento de los patriotas argentinos. Tiempo después reapareció en las batallas de Rancagua y Maipú en Chile como coronel al frente de los cuerpos de artillería, luego como creador y contralmirante de la primera marina chilena (1818), y finalmente como primer presidente de la República de Chile (1826).²⁷

Sin embargo, no todos los que se decantaron por el bando americano fueron criollos. También lo hicieron españoles que tenían familia o intereses locales, como el jefe de escuadra Pascual Ruiz Huidobro, anterior gobernador de Montevideo luego embajador del gobierno de Chile;²⁸ el capitán de fragata Isidro Cortázar y Abarca, conde de San Isidro, comerciante en el Perú; y Francisco de Miangolarra, con un largo servicio como comisario en el Callao desde 1790, en donde había formado una familia.²⁹

Volviendo a la organización de las expediciones de pacificación, otro gran problema fue la indisciplina de las tropas. La mayoría eran veteranos de guerra desde 1799 y se hallaban exhaustos, habían sido forzados y operaban en posiciones que no les correspondían como infantería o artillería de mar. De hecho, los primeros focos de insubordinación surgieron en regimientos que se resistían a ser embarcados con destino a las colonias. Para estos soldados de a pie destinados a luchar contra las fuerzas insurgentes indianas, el cruce oceánico representaba un verdadero peligro. De rumores y de lo que escuchaban de viajeros que retornaban del “otro lado”,

²⁵ Benjamín Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada* (América Ibérica, 1920), 20.

²⁶ Blanco Núñez, “Los expedientes”, 49.

²⁷ Diego Barros Arana, *Historia general de la independencia de Chile*, vol. IV (Imprenta Chilena, 1858): 109; Ferragut, “Marinos criollos”, 45–46; Astaburuaga y Castagneto, *Los almirantes*.

²⁸ Ferragut, “Marinos criollos”, 45–46.

²⁹ Ortiz Sotelo, *La Real Armada*, 382.

sabían que el viaje era larguísimo, que en él se padecía hambre, escorbuto, disentería y fiebres, y que además de tormentas y naufragios había que enfrentar a piratas rebeldes y sus aliados. Pero, sobre todo, temían que su destino final fuese Tierra Firme. Venezuela era impopular porque se decía que allí se libraba una guerra sangrienta, un exterminio en medio de una jungla tropical plagada de fauna salvaje. Pese a la escasa prensa, censurada para evitar filtraciones sobre lo que allí acontecía, la propaganda de periódicos como la *Gazeta de Madrid* (controlada por franceses) alarmaba a los padres sobre el destino que esperaba a sus hijos en los remotos territorios: “nunca los volverán a ver”.³⁰ La noción de la alta mortandad al otro lado del Atlántico, una realidad considerando que eran pocos los que regresaban, mezclada con la imaginación sobre indómitos paisajes, estuvieron detrás de la rebelión y desertión de una parte del regimiento de Zamora en Vigo, antes de zarpar en 1811, y de la sublevación del de Saboya en 1812, una vez embarcado.³¹

Por otra parte, en las expediciones militares a América, al republicanismo-liberalismo que ya comenzaba a permear en los cuerpos de oficiales navales y terrestres se sumó el envío deliberado de tropas y jefes del ejército de línea constitucionalista. Como explica Juan Marchena Fernández, así se pretendía alejar de la metrópoli a las fuerzas militares que podrían intentar reinstaurar la Constitución, al tiempo de sofocar las insurrecciones americanas para evitar que liberales de ambos lados del imperio erigieran una nueva nación.³² Pero la decisión complicó aún más la situación. No obstante el liderazgo de los jefes a cargo la presencia a bordo de suboficiales de corte liberal, fuesen españoles o criollos, fue determinante para despertar antagonismos.

Veamos el caso de la misión enviada tras que Venezuela, Quito, Charcas, Chile y Río de la Plata proclamaran su independencia. Para entonces Fernando VII había regresado y en su afán de restaurar la monarquía como en los viejos tiempos, decidió enviar una nueva empresa para intentar recuperar los territorios ultramarinos. Se trataba de la mayor que hasta entonces se había organizado en cuanto a número de barcos y hombres –20 buques de guerra y 52 trasportes, que llevaban más de

³⁰ Margaret L. Woodward, “The Spanish Army and the Loss of America, 1810-1824”, *The Hispanic American Historical Review* 48, no. 4 (1968), 587.

³¹ Juan Marchena Fernández, “¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas? Los liberales españoles ante la “reconquista” de América durante el primer absolutismo de Fernando VII. 1814-1820”, en *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias en Iberoamérica*, Juan Marchena Fernández y Manuel Chust (eds.). (Universidad Jaume I, 2008): 52.

³² Véase Marchena Fernández, “¿Obedientes al rey?”, 9 y 20.

13,000 soldados y 1,500 marineros con sus respectivos oficiales—, y para conducirla, se eligieron líderes a oficiales españoles de corte realista: el general Pablo Morillo, veterano de las guerras revolucionarias y napoleónicas, y el brigadier Pascual Enrile, máximo responsable de la escuadra. Pese a la pompa, no se pudo evitar los problemas de una mala organización. Para comenzar, el reclutamiento obligado de buena parte de las tripulaciones,³³ marinería y patrones que habían sido embargados junto con sus navíos de transporte. Y si bien los regimientos (de la Unión, León, Castilla, Victoria, Barbastro, Extremadura...) eran en su mayoría voluntariado y sus mandos convencidos con promesas de promoción, estaban descontentos ya que antes de embarcar habían permanecido mucho tiempo en cuartel y bajo vigilancia para evitar deserciones o contacto con agentes liberales.³⁴ Además, cuando supieron que su destino era América, varios tenientes, subtenientes, sargentos, capitanes y cirujanos del antiguo ejército borbónico solicitaron su traslado a otras unidades peninsulares. Los que se quedaron y no eran de línea liberal o de origen americano, fueron convencidos con promesas de asensos.³⁵

Pese a la baja moral que provocó intentos de sabotaje para impedir la salida, la flota logró zarpar de Cádiz en febrero de 1815. En camino, al abrir los pliegos con las órdenes de la misión, Morillo y Enrile conocieron que su verdadero destino no era Río de la Plata, como pensaban y como la Junta de Reemplazos pretendía, sino Costa Firme.³⁶ Y cuando el resto de los hombres fueron comunicados, la noticia estuvo a punto de provocar una revuelta. Según explicó Rafael Sevilla, uno de los capitanes del ejército, el cambio de plan disgustaba porque sabían que en Buenos Aires y Montevideo el bando realista esperaba su auxilio, y porque, como ya se dijo, en Tierra Firme la lucha era “sin cuartel y con salvaje ferocidad”.³⁷ Aunque en sus quejas no resonaron atisbos de ideas políticas, Morillo intentó calmar los ánimos con un discurso que les recordó los logros de la guerra contra Francia y les aseguró que el territorio de destino era “cercano” a España.³⁸ Sin embargo, su proclama gloriosa para hacer olvidar a las tropas fatigadas por la reciente guerra civil, que ahora se dirigían a otra que apenas empezaba —y que él mismo Morillo reconocía como “mucho más

³³ Gaspar Pérez Turrado, *La Marina española en la independencia de Costa Firme* (Naval, 1992): 202–203.

³⁴ Rafael Sevilla, *Memorias de un oficial del ejército español: campañas contra Bolívar y los separatistas de América* (Biblioteca Ayacucho/Editorial América, 1916): 22.

³⁵ Albi de la Cuesta, *Banderas olvidadas. El ejército realista de América* (Cultura Hispánica, 1990): 149.

³⁶ Serrano, “El ejército expedicionario”, 345.

³⁷ Sevilla, *Memorias de un oficial*, 24, 79, 106, 125, 208.

³⁸ Gonzalo M. Quintero Saravia, “Pascual Enrile, Jefe de la escuadra de la expedición de pacificación a Costa Firme (1815-1817)”, *La Independencia de América Española 1812-1828. Cuaderno Monográfico* 65 (2012): 24.

peligrosa, mucho más cruel que la que habíamos sostenido hasta el momento"³⁹–, según opinión de algunos oficiales en realidad no surtió tanto efecto como la conciencia de que al final la navegación sería más corta.⁴⁰ Como sea, una vez en tierras venezolanas, las deserciones se sucedieron en multitudes, pese a las amenazas de pena de muerte para quienes fueran descubiertos fuera del núcleo de la armada.⁴¹

Hasta entonces, desde que la marea roja se expandiera por Europa y sus colonias, no se habían producido motines de importancia en el corazón de la Armada española. Ni los asomos de “conjuras” ni la creciente incertidumbre sociopolítica había rendido sus operaciones. Pero la fragilidad disciplinaria de las compañías embarcadas rumbo a América era palpable. Si bien los miles de veteranos del ejército real eran resultado de una doctrina e instrucción reorganizada tras seis años de guerra, en el cuerpo de oficiales ya se habían introducido las adscripciones políticas al liberalismo y al absolutismo.⁴² La brecha entre oficiales y suboficiales que comenzaba a manifestarse antes de la salida de la península, pronto se extendería al cruce atlántico y en América se seguiría “hasta el final”.⁴³

Estallido radical

En octubre de 1816, los bergantines *Perignon*, *María Jacinta* y *General Morillo* arribaron a San Juan de Puerto Rico. A bordo, una buena parte del regimiento de infantería de Granada se había sublevado al saber que su destino era Venezuela. Por temor a no poder contener a los inconformes, se decidió trasladarlos a La Habana, mientras que el resto fue enviado en apoyo a las fuerzas de Morillo.⁴⁴ Pero la siguiente vez fue diferente. En mayo de 1818, cuando el convoy con refuerzos al mando del capitán Manuel del Castillo partió desde Cádiz rumbo al Callao, centro de operaciones de la Armada del Mar del Sur, el panorama había empeorado. No sólo

³⁹ Pablo Morillo y Morillo, *Memorias (1815-1821)* [1825] (LAVP, 2019).

⁴⁰ Andrés García Camba, *Memorias para la historia de las Armas españolas en Perú*, vol. 1 (América, 1916): 234.

⁴¹ Woodward, “The Spanish Army”, 590–591.

⁴² Arsenio García Fuentes, “Apenas un Río en el Océano. La Expedición a Costa Firme del Teniente General Pablo Morillo en 1815. Un estudio orgánico de sus cuerpos y socio profesional de sus mandos”, *Americanía: revista de estudios latinoamericanos de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla*, no. 21 (2025): 10.

⁴³ Marchena Fernández, ¿Obedientes al rey?, 15.

⁴⁴ Marchena Fernández, “Los buques de la Real Armada española en las Guerras de Independencia Americanas. El teatro de operaciones del Caribe 1810–1825”, en *Gentes, pueblos y batallas. Microhistorias de la Ruta de la Libertad*, ed. Javier Guerrero Barón y Ángela Parra Amaya (Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020): 52.

la Corona se encontraba en bancarrota, sino que la guerra contra los independentistas en Argentina y Chile se estaba perdiendo. Con mucho esfuerzo se habían logrado reunir 22 buques para llevar un aproximado de 2,080 hombres de guerra, contando dos batallones del regimiento de Cantabria, tres escuadrones de caballería y dos compañías de ingenieros de combate, además de artillería, armas, municiones, pólvora y provisiones. Dada la escasez de buques de guerra, meses antes se había acordado con Rusia la compra de cinco navíos de línea y tres fragatas, pero dada su condición al arribar a Cádiz –tablazón carcomida, aparejos gastados y artillería en mal estado–, sólo pudieron utilizarse algunos, entre ellos la fragata renombrada *Reina María Isabel*, la cual sirvió de escolta al convoy. Además, de nuevo la tropa había sido forzada y poco antes de su partida se había sublevado tras ser obligados a cavar un canal en Cádiz, pretendiendo que con el sueldo de aquel trabajo pagaran los alimentos para su viaje.⁴⁵

Luego, al poco de zarpar hubo que realizar una parada en Santa Cruz de Tenerife para reparaciones, pues uno de los buques hacía agua. Para entonces Castillo había sufrido una parálisis,⁴⁶ por lo que el mando de la flota pasó al teniente y segundo a bordo, Dionisio Capaz. Reanudada la navegación, a la altura de las islas de Cabo Verde, debido al oleaje y la niebla, varios trasportes se separaron de la *María Isabel* y durante las siguientes semanas en las que los hombres padecieron tempestades, averías, hambre y frío, en algunos barcos se produjeron conatos de motín. Todos pudieron contenerse, excepto en el *Trinidad*, que llevaba a bordo 131 marineros, 70 soldados de infantería de marina y cinco oficiales. El 25 de julio, varios sargentos liberales españoles, entre ellos Remigio Martínez, Francisco Moreno y Francisco Miranda, y el cabo José Velasco, manifestaron su desacuerdo de reprimir a los insurgentes chilenos, pues lo consideraban un acto arbitrario, tiránico y de intromisión de la monarquía.⁴⁷

Problemas iniciales en la organización de la expedición que habían dejado al *Trinidad* sin repuestos de jarcia, pertrechos y víveres necesarios para el viaje, con parte de la tropa sufriendo labores de marinería, aunado a las mencionadas dificultades antes y durante la travesía, facilitó la disposición de buena parte de los hombres para respaldar a los rebeldes, a los que se unieron el subteniente Manuel Abreu, el capitán

⁴⁵ Marchena Fernández, *¿Obedientes al rey?*, 56; Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 190.

⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, no. 92, 1 de agosto de 1818, 15.

⁴⁷ Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 189–190.

de caballería Francisco Pelegrín y el capellán.⁴⁸ Por su parte, los capitanes de la fuerza Francisco Bandarán, Manuel de la Fuente y Cosme Miranda, y subtenientes José Azpeitia y José de Burgos Nicolás Sánchez Tembleque aunque resistieron a los amotinados fueron asesinados. La misma suerte corrieron el sargento José Reyes y los cabos Antonio Fernández y Miguel Lorite tras su intento de hacer estallar la santabárbara para hundir el barco.⁴⁹

Los sublevados dirigieron el barco a Buenos Aires, donde lo entregaron al gobierno insurgente junto con los pliegos que incluían órdenes reservadas con información de la derrota de la expedición y los puntos previstos de reunión. Ello facilitó la posterior captura de la *María Isabel* en el puerto de Talcahuano, por una escuadra de cuatro navíos formada en Valparaíso con tal fin, al mando del ya mencionado Blanco. Al poco se rindieron otros siete trasportes más de la escuadra de Capaz cuyas tripulaciones (incluyendo pasajeros entre los que había mujeres y niños) se hallaban diezmadas por el escorbuto tras seis meses de travesía. A los oficiales que venían a bordo del *Trinidad* les ofrecieron ascensos, incluso a los que iban en contra de su voluntad “sometidos a la terrible presión de las circunstancias”, de los cuales, cuatro aceptaron los grados. Pero no todos fueron obligados, pues por lo menos dos oficiales regresaron a la península y una centena de hombres obtuvo licencia para partir a donde quisieran. Las tropas que se sumaron voluntariamente fueron incorporadas al ejército patriota chileno, mientras que marineros y barcos pasaron a ser parte de la recién formada armada al mando del almirante Lord Thomas Alexander Cochrane y su contraalmirante Blanco.⁵⁰

Lo sucedido causó gran escándalo en la prensa española. Diarios de corte liberal como *El español constitucional* señalaban que el detonador del motín había sido la deplorable situación de los devotos a Morillo a los que esperaba un “triste destino”.⁵¹ Mientras que el aparato realista divulgaba la existencia de un complot desde antes de zarpar, en el que Martínez era el principal instigador dadas sus ideas

⁴⁸ Bartolomé Mitre, *Historia de San Martín y de la emancipación sud americana, 1821-1906*, t. III (Félix Lajouanc, 1887): 90.

⁴⁹ El Virrey del Perú participa la sublevación de la gente de la fragata *Trinidad* y su arribo a Buenos Aires, Buenos Aires, 18 de octubre de 1821, AGMAB, EI, 3939, leg. 69, exp. 28, 7 fols; Carta del embajador en Londres al secretario de Estado remitiendo artículo de periódico que da cuenta del pase a los insurgentes del *Trinidad*, Palacio, 10 diciembre de 1818, AGI, 22, Estado 102, leg. 111, 2 fols.

⁵⁰ José Cervera Pery, “Dionisio Capaz: del compromiso naval a la ambición política”, *Revista General de Marina* 265, no. 5 (2013): 833; Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 203. Sobre la pérdida de la *María Isabel* en Talcahuano. Se pasa al enemigo la fragata transporte *Trinidad*, El Callao, 13 de noviembre de 1819, AGMAB, EI, 3954, leg. 65, doc. 37, 20 fols.

⁵¹ Woodward, “The Spanish Army”, 594.

“liberales”. Por ello se le había tenido bajo vigilancia desde el inicio del viaje y durante la parada en Tenerife se le denegó permiso de tierra.⁵² Como sea, sumar a las expediciones a los oficiales “desafectos al monarca” para alejarlos de territorio peninsular⁵³ fue una pésima estrategia. Incluso engendró una desconfianza rayando en la paranoia, por la que hasta oficiales como Castillo y Capaz fueron víctimas de sospecha y juicio.⁵⁴

Fragmentación social

Durante un tiempo, el nombre de Remigio Martínez y su “horrendo crimen” hicieron eco del desastre de la llamada “expedición de Cantabria” y sus consecuencias para la recuperación del Virreinato del Río de la Plata. Tanto, que cuando después se supo que murió ahogado al intentar cruzar un río, a la vista de sus compañeros de armas, hubo quienes expresaron que recibió un “castigo providencial”.⁵⁵ Lo cierto es que el motín, y lo que en general sucedió con la expedición de Castillo-Capaz, exhibió los apuros logísticos que la Armada experimentaba en su intento por auxiliar a los territorios al otro lado del Atlántico. También impactó a la política del Virreinato del Perú. Su virrey, Joaquín de la Pezuela fue responsabilizado de no haber atendido los avisos que se le enviaron sobre lo ocurrido en el *Trinidad* y los preparativos que los rebeldes llevaban a cabo para capturar la *María Isabel*, además de que Talcahuano estuviera desmantelado y abandonado al momento de su captura.

Pero Pezuela llevaba tiempo enfrentando sus propios problemas. En el Callao, puerto principal del virreinato, las tropas se negaban a embarcarse en cualquier misión y el descontento de los oficiales iba en aumento, entorpeciendo los planes de defensa. En este contexto, en septiembre de 1819 la flota de Cochrane comenzó un asedio a la plaza. Hacía ya meses que sus autoridades esperaban la llegada desde

⁵² *Gaceta ministerial*, en Antonio Alemparte Guerrero, “Salida para Lima de una expedición militar convoyada por la Reina María Isabel”, en *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817*, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* 36 (2001): 69–70.

⁵³ Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 189–190.

⁵⁴ Manifiesto de Manuel del Castillo en justificación de su conducta y opiniones políticas (1821) en Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 189–190; Dionisio Capaz, *Resultado de la causa formada al capitán de fragata de la Armada nacional D. Dionisio Capaz, con motivo de la pérdida de la fragata María Isabel en el puerto de Talcahuano [...]* (Imprenta de García, 1821).

⁵⁵ Rodrigo Fuenzalida Bade, *La armada de Chile: desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968)*, t. I (Imprenta de la Armada, 1975): 81.

Cádiz de los navíos reales de refuerzo *San Telmo*, *Alejandro I* (otro ruso) y *Prueba*. Pero el primero había naufragado en su paso por Cabo de Hornos, y *Alejandro*, sumamente averiado, a medio camino emprendió su regreso a la península.⁵⁶ Sólo logró llegar la fragata *Prueba*, al mando de Melitón Pérez del Camino, y lo hizo justo al momento en que las fuerzas chilenas comenzaban los ataques a las fortalezas lanzando bombas y navíos con explosivos. Pero como traía el palo mayor rendido, la quilla dañada, parte del velamen perdido, un tercio de dotación enferma y sin pertrechos suficientes, su capitán decidió dirigirse a Guayaquil. Al poco, Cochrane abandonó el bloqueo para ir en búsqueda de los dichos navíos reales –entre ellos el *Prueba*–, de los que tenía noticia, pero cuyo paradero ignoraba.⁵⁷

En enero de 1820 arribaron al Callao dos noticias desalentadoras. Por un lado, una nueva expedición enviada en auxilio a Buenos Aires había fracasado antes de zarpar, y por el otro, una gran flota independentista se preparaba para salir a la conquista del Perú.⁵⁸ Los apostaderos que aún mantenían los realistas como Callao, Arica y Guayaquil, permanecieron en alerta tratando de anticipar cualquier asalto enemigo. Pero la logística de los preparativos continuaba siendo un problema. En Guayaquil, el capitán del *Prueba* se quejaba de la desertión de soldados y marinería que huían llevándose las armas.⁵⁹ Nadie imaginaba que un año después, cuando los insurgentes finalmente ocuparan el Callao, el propio gobernador de la plaza, el jefe de escuadra y brigadier sevillano José Pascual de Vivero, quien tenía una mujer mulata, varios hijos y negocios en el puerto, también desertaría para incorporarse al servicio peruano y ser el fundador de su armada.⁶⁰

Como sea, la temida expedición insurgente, conocida como “campaña libertadora del Perú”, partió en agosto desde Valparaíso con 14 transportes, siete navíos de escolta y 4,700 soldados. Al frente volvía a estar Cochrane y tenía la intención de rendir las plazas que aún sostenían bastión español, y capturar o destruir los navíos reales cuya mayoría se encontraba en el Callao, entre ellos, las fragatas

⁵⁶ Marchena Fernández, “Los buques”, 37-38; Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 152, 198-200.

⁵⁷ Llegada a Guayaquil de la fragata *Prueba*. El Callao bloqueado por la escuadrilla de Cochrane, Guayaquil, 14 de enero-4 de julio de 1820, AGMAB, EI, exp. 3933, leg. 67, doc. 3, fs 3-4; Disposiciones de la *Venganza* y *Esmeralda* para reunir la *Prueba* al Apostadero, Guayaquil, 14 de enero de 1820 y Lima, 23 de febrero de 1820, AGMAB, EI, exp. 3987, fs. 6-12.

⁵⁸ Noticias de Chile, movimiento de buques en Valparaíso, rumores de una expedición contra Lima, Lima, 26 de enero de 1820, AGMAB, EI, exp. 3987, leg. 67, doc. 47, 21 fs.

⁵⁹ Noticias..., AGMAB, EI, exp. 3936, leg. 67, doc. 47, fs. 6-8.

⁶⁰ Véase Jorge Ortiz Sotelo, *El almirante José Pascual de Vivero, de súbdito a ciudadano* (Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2023): 99, 165-166.

Esmeralda, *Venganza* y *Prueba*. Esta última regresó el 13 de octubre, poco después de la caída de Guayaquil, y había sido enviada junto con la *Venganza*, al mando del comodoro José Villegas, a recoger tropas en Arica para traerlas al puerto. De manera que estaba en comisión cuando a finales del mes arribó la flota de Cochrane e impuso un nuevo sitio, el cual se mantuvo hasta julio de 1821 cuando las fuerzas de San Martín cercaron la plaza por tierra. Dadas las circunstancias, el nuevo virrey, José de la Serna, decidió negociar un armisticio⁶¹ y rendir el apostadero. En el proceso, los buques de la Armada que aún permanecían en la bahía pasaron al bando insurgente.

Meses antes, sabedores del sitio del Callao, Villegas y sus hombres del *Prueba* y *Venganza* habían decidido desembarcar las tropas de Arica en Cerro Azul, al sur de Lima. Allí se enteraron de que velas chilenas los buscaban por mar, y al no quedar puertos seguros en las costas cercanas decidieron dirigirse a Acapulco y contribuir desde ahí a la “salvación del Perú”.⁶² Arribaron al puerto mexicano en marzo de 1821 y permanecieron en apoyo a su defensa hasta que en octubre fue recuperado por las fuerzas del Ejército Trigarante. La nueva derrota provocó inquietud a bordo de ambas fragatas. Sus compañías, compuestas principalmente por peruanos y chilenos, comenzaban a mostrar agotamiento, problemas de salud y una clara división ideológica entre liberales y conservadores. Además, había fisuras en el cuerpo de mando ya que sólo algunos habían recibido ascensos recientemente. De ello se quejaban los españoles, el alférez Juan Martorell y el teniente de navío Antonio de Lema y Pimentel, quien se negaba a reconocer como superior a José de Aldana,⁶³ graduado como capitán de fragata en una “aturdida” promoción en el Callao.⁶⁴

Algunas voces proponían la entrega de los barcos a la proclamada República Mexicana, entre ellos, la del chileno teniente de navío Eugenio Cortés, quién desde hacía tiempo era motivo de sospechas por sus ideas en “los principios de insurrección” americanos y se le consideraba peligroso porque estaba “desesperado”, en extrema

⁶¹ Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 299.

⁶² *Prueba* y *Venganza* salieron el 15 de septiembre del Callao, AGMAB, EI, exp. 3987, leg. 68, doc. 33, fs 6-7; Operaciones del *Prueba* y *Venganza* desde su salida del Callao hasta el 8 de enero que se hallaban en Panamá. Embarcaron tropas en Arica; desembarco a 26 y 10 leguas de Lima, instrucciones para conservar las dos fragatas; nueva Junta y decisión de ir a Acapulco, San Fernando, 25 de julio de 1821, AGMAB, EI, exp. 3916, leg. 69, doc. 8, 135 fs; El Secretario que fue del Virreinato de Nueva España, Antonio Morán, al llegar a La Coruña, remite documentos sobre la expedición de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, que entraron en Acapulco en 16 de marzo de 1821, La Coruña, 2 de enero de 1823, AGMAB, EI, exp. 3916, leg. 73, doc. 5, 7 fs.

⁶³ Otorgados por el virrey Pezuela. Véase Ortiz Sotelo, *La Real Armada*, 377–378.

⁶⁴ Antonio de Lema y Pimentel, *Representaciones que el teniente de navío de la armada nacional don Antonio de Lema y Pimentel hizo a su general, y por conducto de S.E. al rey* (Imprenta de la Sincera Unión: 1822): 22.

“indigencia” teniendo familia numerosa y una esposa “demente”.⁶⁵ La propuesta también era respaldada por peninsulares como los alféreces Ramón López Llanos y José Llobregal, quizá porque no veían otra solución. Sin embargo, los mandos que aún resistían, entre ellos Villegas, lograron convencer al resto de zarpar hacia Panamá.⁶⁶

Para su mala suerte, dos días antes de su llegada a la plaza el 30 de noviembre, esta había sido proclamada independiente. Conscientes de no contar ni con el apoyo de sus hombres ni con suministros para mantenerse en alta mar, Villegas y José Joaquín de Soroa, capitán del *Venganza*, negociaron con el jefe político y militar del Istmo la no hostilización del puerto neogranadino a cambio de víveres. Pero aquel trato no fue del agrado de las tripulaciones. En la *Prueba*, un grupo se amotinó bajo el mando de Martorell e intentaron ganar el control de los navíos. Algunos aprovecharon la ocasión para desertar, entre ellos el recién ascendido Aldana y otros cinco oficiales.⁶⁷ Sin mayor opción, los comandantes realistas aceptaron zarpar en enero de 1822 rumbo a Guayaquil. Para entonces, se les había unido la corbeta *Emperador Alejandro*, parte de un convoy que trasportaba tropas del teniente general Juan Cruz Murgeón desde Panamá rumbo a Atacames,⁶⁸ y cuyos hombres se hallaban escasos de víveres y descontentos por la falta de pagas.

El 16 de febrero, pese a la resistencia de algunos oficiales y miembros de la tripulación, los tres barcos capitularon ante el gobierno de Guayaquil. Aunque en la decisión final incidió que en aquellos momentos se realizaban negociaciones de conciliación de paz entre la Corona y los republicanos del Perú, lo cierto es que se habían acumulado demasiados problemas, desde las malas condiciones a bordo y la deuda de salarios, hasta la inconformidad de los oficiales. Además de divisiones ideológicas, muchos tenían fuertes vínculos con el Callao y Lima.⁶⁹ El mismo Villegas era amigo de comandantes criollos como José Lamar y el general de división guatemalteco Manuel Llano Nájera, interventores en las negociaciones de

⁶⁵ Carta del Brigadier Antonio Vacaro al Secretario de Marina, Lima, 12 de abril de 1818, AGMAB, EI, exp. 3994, leg. 63, doc. 2.

⁶⁶ Ortiz Sotelo, *La Real Armada*, 377-380.

⁶⁷ Ortiz Sotelo, *La Real Armada*, 379.

⁶⁸ Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 302, 326.

⁶⁹ Ortiz Sotelo, *La Real Armada*, 379.

capitulación.⁷⁰ Y si en inicio se mantuvo leal al rey, al final, tras entregar el mando se retiró a Valparaíso.⁷¹

La negociación incluyó la promesa de pago de sueldos atrasados desde octubre de 1820, grados superiores a quienes decidieran servir voluntariamente a la nueva república o mantener su estatus al servicio de la armada nacional –como fue el caso de Soroa–, el pasaje en buques neutrales a los que quisieran regresar a la península –como los alféreces Baltasar Vallarino, López Llanos y Llobregat–, así como una indemnización al gobierno de España de 100,000 pesos. *Prueba* fue rebautizada como *Protector* y junto con *Alejandro* zarparon enarbolando bandera peruana rumbo al Callao, mientras que *Venganza* (ahora *Guayas*) permaneció en Guayaquil.⁷²

La última misión

El Callao volvió a manos realistas en febrero de 1824, pero a los pocos meses la flota peruana de Martín Guise inició un nuevo asedio. La plaza se defendió con los bergantines *Real Felipe* y *Constante* al mando de particulares en corso que capturaron corbetas como la mercante inglesa *Ester* (rebautizada como *Victoria de Ica*), y la estadounidense *Clarrington* mientras vendía armas a los patriotas.⁷³ Luego, en septiembre, arribaron a puerto el navío de línea *Asia* y el bergantín *Aquiles*, que habían partido de Cádiz al mando del teniente general Roque Guruceta, transportando 1,000 marineros y soldados. Su presencia obligó a Guise a levantar el bloqueo y fondear en la isla de San Lorenzo, a donde Guruceta le dio alcance con sus buques, acompañados de *Pezuela*, *Constante*, *Victoria de Ica* y *Clarrington*, y tras unas horas de combate, lo obligaron a retirarse. La próxima misión de Guruceta fue conducir tropas a Chilca, Ilo y Quilca. Más al arribar al último puerto en diciembre se enteró de la capitulación de Ayacucho y del nuevo bloqueo al Callao por parte de Guise ¿Estaría también al tanto de que algunos oficiales de la plaza desertaron a favor

⁷⁰ Julio J. Elías (comp.), *La Marina 1780-1822*, t. VII. (Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971): 254.

⁷¹ Ortiz Sotelo, *La Real Armada*, 393-394.

⁷² Tratados entre José Villegas, Comandante de las fuerzas marítimas del Pacífico y el Gobierno de Guayaquil, Palacio, 26 de agosto de 1822, AGMAB, EI, exp. 3994, leg. 71, doc. 44, 13 fs; Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 303-305, 324-327.

⁷³ Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 306-307; López Urrutia, *Historia de la Marina*, 226.

de la armada peruana? ¿Qué el piloto Alonso San Julián, ayudante de capitanía, un “premiado por el gobierno”, pasó al enemigo con cuatro lanchas cañoneras?⁷⁴

Dado el estado de las cosas, en enero de 1825 comenzó la evacuación de jefes, oficiales y tropa, en la que participaron el *Real Felipe* y un transporte llevando a Chiloé a los de origen americano que se habían unido a los realistas; mientras que *Victoria de Ica* y *Pezuela* condujeron a los peninsulares a España. Sin embargo, Guruceta había determinado otra cosa para los buques que quedaban a su cargo. Convencido de que el *Asia*, *Aquiles* y *Constante* debían regresar a salvo a la península, abandonó costas peruanas, llevando consigo al *Clarington* y a algunos oficiales, como el brigadier Andrés García Camba (quién había llegado en la expedición de 1815), y puso rumbo a Manila.⁷⁵

En marzo, la flota ancló en Umatac, en la isla de Guaján (Marianas) para avituallarse y hacer reparaciones. Pronto comenzaron a emerger tensiones, aunque en principio las causas parecían ser las habituales. La marinería y la tropa se quejaban de la falta de pagas para hacerse de tabaco, jabón e hilo, mientras que ante sus ojos a los oficiales les repartían sus sueldos. A los pocos días, la inconformidad aumentó de tono. En el *Asia*, un grupo de infantería de marina y brigadas desobedeció las órdenes del guardiamarina Francisco Armero de virar el cabrestante, y cuando este pretendió restablecer la obediencia a punta de “sablazos” los soldados abandonaron sus puestos, se hicieron de armas, apagaron las luces y fueron en busca de sus oficiales. Entre la confusión y la oscuridad, Guruceta fue empujado, de lo que resultó una herida en la cabeza y una fractura de pierna. García Camba cuenta que el brigadier Mateo Ramírez intentó sofocar la “furiosa rebelión” ofreciendo su sueldo a los amotinados, quienes agradecidos alzaron vivas al rey y a Ramírez. Pero conscientes de que sus acciones habían ido demasiado lejos para volver atrás, decidieron continuar al grito de “mueran esos que nos han perdido” y “marchemos a América”.⁷⁶

Mientras esto sucedía, el comandante del *Constante*, el teniente José Martínez, quien se hallaba a bordo del *Asia*, alcanzó a deslizarse por la borda y alertar al capitán

⁷⁴ José Ramón Rodil, *Memoria del sitio del Callao* [1826], Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena eds (Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955): 49.

⁷⁵ El capitán de navío Roque Guruceta, Comandante de las fuerzas navales en el Pacífico, da cuenta de su decisión de regresar a España con los buques, 5 de enero de 1825, AGMAB, EI, exp. 4023, leg. 75, doc. 44, 14 fs; García Camba, *Memorias*, 354-355.

⁷⁶ García Camba, *Memorias*, 387-388; El Capitán General de Cádiz participa la pérdida del navío *Asia* y bergantín *Constante* entregados al gobierno disidente de Méjico, como resultado de un convenio entre el teniente de fragata José Martínez y el Comandante Militar de Monterrey, Cádiz, 2 de septiembre de 1825, AGMAB, EI, exp. 3845, leg. 75, doc. 74, f. 8.

del *Aquiles*, José Fermín Pavía. Este pudo maniobrar a tiempo para separar su navío del amotinado y navegar lejos. Los sublevados, para evitar que sucediese lo mismo con el *Constante*, lo abordaron y apresaron a Martínez.

Ramírez, Camba y el piloto José Vico intentaron negociar con los líderes, un tal Francisco Tío Mena, el fraile, y el contramaestre del *Asia*, nuestro amo Pepe, y aunque los convencieron de no vengarse de quienes les habían tratado con violencia, prometiéndoles interceder por ellos para el perdón real, los inconformes decidieron desembarcar a Guruceta, oficiales y resto de gente que no quisiese formar parte del motín. Sin embargo, después hubo quienes argumentaron que fueron llevados contra su voluntad, como el cirujano Nicolás Marasi y el propio Martínez, quien declararía que forzado por el “ímpetu inesperado de fuerza”, accedió a conducir el navío a dónde se le exigiera a cambio de la liberación del resto. Finalmente, los amotinados también se hicieron del *Clarington*, pero dado que hacía agua y faltaba tripulación para navegarlo, para no dar posibilidad a los desembarcados de tomarlo, le prendieron fuego.⁷⁷

Asia y *Constante* arribaron al presidio de Monterrey (California) con 500 hombres de mar y tierra. A cambio de entregar los buques a las autoridades, pactaron el pago de sueldos atrasados, la libertad de quienes quisieran regresar a su patria y cartas de seguridad para el tránsito de los que permanecerían en los territorios independizados.⁷⁸

Entretanto, el *Aquiles* regresó a Umatac por Guruceta y sus hombres. Pero antes de que aquellos náufragos del motín pudieran abordar, el barco fue tomado por unos prisioneros que venían a bordo y que tras desembarcar a los oficiales, incluyendo a Pavía, pusieron rumbo a Valparaíso enarbolando bandera chilena.⁷⁹ Su líder era un capitán de mercante chileno, Pedro Angulo, y su presencia ejemplifica las problemáticas de fondo de la marina y su repercusión en la indisciplina manifiesta en las últimas operaciones de la Armada en Hispanoamérica. Resulta que un año antes, cuando la escuadra de Guise asediaba el Callao, Angulo, quien había participado en la expedición libertadora del Perú, estaba prisionero en la fortaleza del Real Felipe acusado de contrabando y venta de armas a los patriotas peruanos. Y cuando hubo

⁷⁷ García Camba, *Memorias*, 389-393; El Capitán General, AGMAB, f. 9.

⁷⁸ El Capitán General, AGMAB, 13 fs.

⁷⁹ García Camba, *Memorias*, 394; José Pavia avisa su llegada a Vigo en la fragata *Victoria*, mandando el bergantín *Aquiles*, que se sublevó, como el *Asia*, 5 de marzo de 1825, AGMAB, El, exp. 3283, leg. 76, doc. 38, 6 fs.

que dotar a las embarcaciones reales para resistir el bloqueo, al no haber marinería, fue embarcado junto con otros prisioneros chilenos que tenían experiencia en navegación. Angulo incluso fungió como oficial en el *Constante* durante el tiempo en que el bergantín se dedicó al corso. Pero algo debió acabar mal puesto que cuando el buque se unió a la flota de Guruceta rumbo a Quilca, fue trasladado al *Clarington* junto con otros cautivos para ser juzgados en España. Luego, durante la navegación a Filipinas intentó convencer a varios de apoderarse del barco, pero fue descubierto y enviado al *Aquiles* bajo vigilancia. Fue entonces que su persuasión tuvo éxito, convenciendo tanto a suboficiales patriotas prisioneros, entre ellos el chileno Francisco Aranzana, como al piloto, un contramaestre, un “sangrador” y nueve marineros del buque, entre los que había cuatro españoles que no deseaban regresar a su país o tenían intereses en América.⁸⁰

Lo sucedido en el *Asia*, *Constante* y *Aquiles* expuso las dificultades en el manejo de compañías en principio forzadas –agotadas, castigadas y empobrecidas– y altamente politizadas, siendo un ejemplo extremo la presencia de exprisioneros criollos liberales en tareas marineras o de mando. A la vez, reflejó la fragilidad del cuerpo de oficiales, ya que, faltaban o no tenían la suficiente experiencia, se hallaban descontentos o tenían inclinaciones antimonárquicas. Para el vicealmirante Francisco de Paula Pavía, hijo del comandante del *Aquiles*, las causas del motín eran claras: la abolición de la matrícula de mar que forzó la leva de gente ignorante de los hábitos del mar y de costumbres relajadas; el efecto “dañino” del sistema constitucional y la “exageración de ideas” infiltradas en las clases militares, especialmente las inferiores; y que entre las tripulaciones hubiera americanos o individuos ligados al continente por diferentes intereses.⁸¹

La Corona estuvo al tanto de lo que enfrentaban sus cuerpos castrenses desde la aparición del constitucionalismo y su evolución en las Cortes de Cádiz, cuando en medio de una guerra civil se consolidó una nueva generación de militares liberales. Afectadas las cadenas de mando por divisiones políticas y la diversificación de intereses, los líderes de las expediciones enfrentaron dificultades para coordinar, disciplinar y sobrellevar los obstáculos en sus unidades, conscientes de que los motivos de la indisciplina iban más allá de la deuda de salarios y el agotamiento por la guerra.

⁸⁰ Eduardo Angulo Budge, “Semblanza de un comandante en el mar. Apuntes biográficos del Capitán de Fragata don Pedro Angulo Novoa. 1803-1859”, *Revista de Marina* 120, no. 875 (2003): 3–6.

⁸¹ Citado en Fernández Duro, *Historia de la Armada*, 336.

El mismo Morillo, cuando dirigió su expedición pacificadora de Costa Firme, reconoció la inclinación liberal de parte de sus suboficiales y temía que su obediencia pudiera quebrarse en cualquier momento.⁸²

El ocaso

Durante el largo proceso revolucionario global, las quejas tradicionales de "la cubierta baja", compartidas entre la marinería y tropa de los imperios coloniales europeos se acentuaron y evolucionaron con las tensiones políticas internacionales. En específico, los motines que impactaron las misiones de la Real Armada en América detonaron en un momento de crisis monárquica, cuando el esfuerzo de movilización militar implicó forzar a hombres de mar y tierra a continuar operativos tras largos periodos de servicio o a hacerlo por primera vez en puestos que no les correspondían, rumbo a destinos que temían y bajo condiciones que aborrecían. Aquel "mundo de madera", multiconectado con los fenómenos sociopolíticos que tenían lugar en Europa y la península, y en los territorios americanos, además, fue receptáculo de ideologías que pusieron en relieve las diferencias entre facciones conservadoras y liberales, monárquicas y republicanas, peninsulares y americanas. De manera que el mayor problema que enfrentó la Armada fue mantener cohesionada a su sociedad en medio de un proceso marcado por fuertes oposiciones políticas.

El radicalismo de las sublevaciones estaba impregnado de hartazgo. Por un lado, el de marineros y soldados en su mayoría reclutados contra su voluntad, que padecían duras condiciones de vida, tras largas travesías, durante bloqueos y batallas, sin pagos y alimentos apropiados en comparación con los malos tratos que recibían. Por el otro, de suboficiales veteranos a los que se les debían sueldos o asensos, y cuya creciente desconfianza hacia la institución acabó por fragmentar su núcleo y extremar sus ideologías políticas. Si el motín del *Trinidad*, liderado por suboficiales liberales evidenció el desacuerdo con los objetivos monárquicos, en el *Prueba y Venganza* la fragmentación y resentimiento del cuerpo de mando se sumó a las diferencias ideológicas entre liberales y conservadores, independientemente de su nacionalidad. Así, los motines no se centraron sólo en la figura del criollo, sino también de peninsulares cuyas razones para participar en las insurrecciones fueron

⁸² Marchena Fernández, ¿Obedientes al rey?, 15.

igualmente diversas. No extraña que los últimos estuviesen entre los que decidieron entregar los buques, algunos ya hartos del servicio, otros con inclinaciones republicanas, pero también con fuertes vínculos con las colonias. Y aunque en el *Asia*, *Constante* y *Aquiles* volvemos a ver una mezcla de viejas quejas, como la falta de sueldos y el maltrato, la presencia de agentes americanos o con inclinación al movimiento independentista fue determinante, sobre todo en la insurrección del *Aquiles*, pese a ser igualmente producto de una organización apresurada.

En uno u otro caso también incidió el sentido de oportunidad, tanto para los que deseaban claudicar de la monarquía "opresora" y pasar al bando republicano, como para quienes buscaban permanecer en los territorios por lazos personales, de negocios o simplemente para cambiar de vida. Igualmente pesó la búsqueda de compensación tras años de esfuerzos en el servicio o de cierre de un largo periodo obligatorio, incluso para los que deseaban regresar a España.

Finalmente, los ejemplos se sucedieron en el contexto de correlaciones internacionales y conexiones transoceánicas que rebasaron los territorios, lo que permite dimensionar el fenómeno de una forma amplia. La guerra en la península y el movimiento independentista hispanoamericano marcaron un punto de inflexión en las comunidades militares y marineras que entonces cruzaron el Atlántico y el Pacífico. La crisis imperial que golpeó a la Real Armada, con las consecuentes dificultades disciplinarias y de movilización, especialmente durante las expediciones de pacificación y auxilio a los gobiernos en los territorios rebeldes que involucraron a cuerpos navales y terrestres, puso en marcha mecanismos de movilización social y política. Los motines en los buques representaron la culminación de un problema arraigado en la marina y fueron respuesta a la necesidad de un cambio radical que acabó por poner fin al modelo del Antiguo Régimen.

Archivos

Archivo del Museo Naval, Madrid (AMN)

Archivo General de la Nación, México (AGN)

Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (AGMAB)

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)

Referencias Bibliográficas

Acerra, Martine y Jean Meyer. *Marines et Révolution*, Ouest France, 1988.

Albi de la Cuesta, Julio. *Banderas olvidadas. El ejército realista de América*. Ediciones de Cultura Hispánica, 1990.

Alemparte Guerrero, Antonio. “Salida para Lima de una expedición militar convoyada por la Reina María Isabel”. En *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* 36 (2001): 67-84.

Angulo Budge, Eduardo. “Semblanza de un comandante en el mar. Apuntes biográficos del Capitán de Fragata don Pedro Angulo Novoa. 1803-1859”. *Revista de Marina* 120, no. 875 (2003): 1-10.

Barros Arana, Diego. *Historia general de la independencia de Chile*, vol. IV. Imprenta Chilena, 1858.

Bernal García, Jesús. “La marina española en América”. En *XLIII Jornadas de Historia Marítima, Emancipación de América, Cuaderno Monográfico* 64 (2011): 31-52, https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/c/m/cm_64.pdf.

Blanco Núñez, José. “Los expedientes españoles de los guardias marinas bonaerenses don Manuel Blanco y (Calvo) Encalada y don Benito Lynch”. *Revista de Historia Naval*, no. 46 (1998), 45-52.

Capaz Dionisio. *Resultado de la causa formada al capitán de fragata de la Armada nacional D. Dionisio Capaz, con motivo de la pérdida de la fragata María Isabel en el puerto de Talcahuano, que en 21 de mayo de 1818 dio la vela del de Cádiz para la mar del Sur escoltando once transportes. Publícalo el mismo Capaz para acreditar su conducta militar y política en dicho desgraciado acontecimiento y sucesos posteriores*. Imprenta de García, 1821.

Cervera Pery, José. “Dionisio Capaz: del compromiso naval a la ambición política”. *Revista General de Marina* 265, no. 5 (2013): 829-837.

Chust, Manuel y José A. Serrano (eds.). *Debates sobre las independencias iberoamericanas*. AHILA/Iberoamericana/Vervuert, 2007.

Elías, Julio J. (comp.). *La Marina 1780-1822*, t. VII., vol 3. Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971.

Fernández Duro, Cesáreo. *Historia de la Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, t. IX. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1903.

Ferragut, Mariano Juan y. “Marinos criollos entre realistas y patriotas. *La Independencia de América Española 1812-1828*”. *Cuaderno Monográfico* 65 (2012) 33-50.

Frykman, Niklas. *The Bloody Flag: Mutiny in the Age of Atlantic Revolution*. University of California Press, 2020.

Frykman, Niklas. “Connections between mutinies in European navies”. *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013): 87-107, doi:10.1017/S0020859013000230.

- Frykman, Niklas, Clare Anderson, Lex Heerma van Voss y Markus Rediker. "Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution: A Global Survey". *International Review of Social History* 58, no. 21 (2013): 1-14, doi:10.1017/S0020859013000497.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo. *La armada de Chile: desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968)*, t. I. Imprenta de la Armada, 1975.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo. "Influencia de la Marina chilena en la emancipación americana: discurso de incorporación del académico del número". *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* 39, no. 86 (1972): 127-151.
- Gaceta de Madrid*, no. 92, 1 de agosto de 1818, <https://www.boe.es/gazeta/dias/1818/08/01/pdfs/GMD-1818-92.pdf>.
- García Camba, Andrés. *Memorias para la historia de las Armas españolas en Perú*, vols. 1 y 2. América, 1916.
- García Fuentes, Arsenio. "Apenas un Río en el Océano. La Expedición a Costa Firme del Teniente General Pablo Morillo en 1815. Un estudio orgánico de sus cuerpos y socio profesional de sus mandos". *Americanía: revista de estudios latinoamericanos de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla*, no. 21 (2025): 1-76.
- García Reyes, Antonio. *Memoria sobre la primera escuadra nacional. Leída en la sesión pública de la universidad de Chile* (Santiago de Chile 11 de octubre de 1846). Imprenta del Progreso, 1846.
- Lema y Pimentel, Antonio de, *Representaciones que el teniente de navio de la armada nacional don Antonio de Lema y Pimentel hizo a su general, y por conducto de S.E. al rey*. Imprenta de la Sincera Unión, 1822.
- Linebaugh, Peter y Marcus Rediker. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Beacon Press, 2000.
- López Urrutia, Carlos. *Historia de la Marina de Chile*. Andrés Bello, 1969.
- XLIV Jornadas de Historia Marítima. La independencia de la América española 1810-1825* (ciclo de conferencias marzo 2012). *Cuaderno Monográfico* 65 (2012): 9-121, https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/l/a/la_independencia_de_am_rica_espa_ola_1812-1828_cm65.pdf.
- Marchena Fernández, Juan. "¿Obedientes al rey y desleales a sus ideas? Los liberales españoles ante la "reconquista" de América durante el primer absolutismo de Fernando VII. 1814-1820". En *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias en Iberoamérica*, editado por Juan Marchena Fernández y Manuel Chust. Universidad Jaume I, 2008.
- Marchena Fernández, Juan. "Los buques de la Real Armada española en las Guerras de Independencia Americanas. El teatro de operaciones del Caribe 1810–1825". En *Gentes, pueblos y batallas. Microhistorias de la Ruta de la Libertad*, editado por Javier Guerrero Barón y Ángela Parra Amaya. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2020.
- Martínez Moreno, Homero. *El apostadero Naval de Montevideo*. Instituto de Historia de la Marina, 1968.
- Mitre, Bartolomé. *Historia de San Martín y de la emancipación sud americana, 1821-1906*, t. III. Félix Lajouanc, 1887.
- Morillo y Morillo, Pablo, *Memorias (1815-1821) [1825]*. LAVP, 2019.
- Moya Sordo, Vera. "Republican' mutinies in the Spanish navy: resonances of an era of rebellion and the erosion of an Empire". *International Review of Social History* 66, no. 1 (2021): 25-48, doi:10.1017/S0020859020000486

- Moya Sordo, Vera. “Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa”. *Derroteros de la Mar del Sur*, no. 20-21 (2013): 51-62.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *El almirante José Pascual de Vivero, de súbdito a ciudadano*. Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2023.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1746–1824*. UNAM, 2015.
- Pérez Herrero, Pedro. “Las independencias americanas: reflexiones historiográficas con motivo del Bicentenario”. *Cuadernos de historia contemporánea*, no. 32 (2011): 65-88, <https://revistas.ucm.es/index.php/CHCO/article/view/CHCO1010110051A>.
- Pérez Turrado, Gaspar. *La Marina española en la independencia de Costa Firme*. Naval, 1992.
- Quintero Saravia, Gonzalo M. “Pascual Enrile, Jefe de la escuadra de la expedición de pacificación a Costa Firme (1815-1817)”. *La Independencia de América Española 1812-1828. Cuaderno Monográfico* 65 (2012): 83-113.
- Ramón Rodil, José. *Memoria del sitio del Callao (1826)*. Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena (eds.). Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955.
- Serrano, José Manuel. “El ejército expedicionario de Tierra Firme en Nueva Granada”. En *Cartagena de Indias en la Independencia*, editado por Haroldo Calvo y Adolfo Meisel. Banco de la República, 2011.
- Sevilla, Rafael. *Memorias de un oficial del ejército español: campañas contra Bolívar y los separatistas de América*. Biblioteca Ayacucho/Editorial América, 1916.
- (Varios autores). *La batalla de Cavite (1898): Textos basados en manuscritos y crónicas de la época existentes en el Archivo Histórico y Biblioteca Nacional de París*. Círculo de Amigos de la Historia, 1972.
- Vicuña Mackenna, Benjamín. *El Almirante don Manuel Blanco Encalada*. América Ibérica, 1920.
- Vito, Christian G. de. “History Without Scale: The Micro-Spatial Perspective. *Past & Present* 242, no. 14 (2019): 348–372, <https://doi.org/10.1093/pastj/gtz048>.
- Woodward, Margaret L. “The Spanish Army and the Loss of America, 1810-1824”. *The Hispanic American Historical Review* 48, no. 4 (1968): 586-607.