

# LA GOLETA *SAN BRUNO* Y LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL CARIBE A FINALES DEL SIGLO XVIII

Juan Carlos DIZ MONJE  
Licenciado en Geografía e Historia  
Recibido: 08/02/2024 Aceptado: 26/03/2024  
Madrid, España

## Resumen

A finales del siglo XVIII, la Armada española contaba con un importante número de buques menores que, junto a los grandes navíos de línea y fragatas, desempeñaban un importante papel en la pugna por el dominio de los mares y la defensa de los territorios de la Corona. Este estudio pretende centrar la atención en un tipo concreto de pequeño buque, la goleta, intentando dar respuesta a la cuestión de las diferentes funciones y misiones que se encomendaban a estas embarcaciones. Para ello nos basaremos en la trayectoria de la goleta *San Bruno*, que estuvo en servicio durante casi un cuarto de siglo, principalmente en las aguas del Caribe.

*Palabras clave:* Armada española, goletas, mar Caribe, siglo XVIII.

## Abstract

At the end of the eighteenth century, the Navy had a large number of smaller ships, wich together with the large ships of the line and frigates played an important role in the struggle for the domination of the seas and the defense of the Crown territories. This paper aims to focus on a type of small ship, the schooner, trying to answer the question of the different functions and task entrusted to these vessels, based on the *San Bruno* schooner trajectory, which was in operation for almost a quarter of a century, mainly in the Caribbean sea.

*Keywords:* Spanish Navy, schooners, Caribbean Sea, eighteenth century.

## Introducción

A lo largo del siglo XVIII, la Armada española desarrolló un ingente esfuerzo para superar su deplorable estado, gracias al que pasó de ser una Armada irrelevante –dado que la fuerza naval legada por Carlos II se reducía a siete navíos y catorce fragatas– a constituir la segunda flota más poderosa del mundo que, en el momento de su mayor apogeo, en 1793, llegó a contar con 79 navíos, 54 fragatas y 156 buques menores, con un total de 78.258 marinos y un poder de fuego de 9.548 cañones (TORRES SÁNCHEZ: 2021, p. 175).

Este proceso arranca con José Patiño y Rosales, nombrado en 1717, por el rey Felipe V, intendente general de la Real Armada con el fin de restablecer la Marina de España y el comercio de Indias. Patiño fomentó la construcción de astilleros en los puertos que posteriormente serían designados como capitales de los departamentos marítimos, inspirándose en la organización francesa. A mediados de siglo, firmada la Paz de Aquisgrán, el marqués de la Ensenada, teniendo en cuenta las aportaciones realizadas por Jorge Juan y Ulloa en sus célebres comisiones por Europa, promulgó las Reales Ordenanzas de construcción de los arsenales de La Carraca, Ferrol, Cartagena y La Habana, este último terminado en 1747 (BLANCO NÚÑEZ: 2012, p. 106).

En 1783 fue nombrado secretario de Estado del Despacho Universal de Marina Antonio Joaquín Valdés Fernández-Bazán, que dio un impulso decisivo al progreso de la Armada. Durante su mandato fueron terminados los arsenales y dotados de diques secos y maquinaria muy adelantada para la época, continuando el fomento de la construcción naval tanto en los astilleros de la Península como en los de La Habana y el Pacífico, de tal forma que al finalizar el reinado de Carlos III, a comienzos de 1789, la Marina contaba con un imponente número de efectivos: 76 navíos de línea, 51 fragatas, 6 corbetas, 13 urcas, 15 jabeques, 10 balandras, 31 bergantines, 5 paquebotes, 2 lugres, 7 goletas, 5 pataches, 4 galeras, 4 galeotas y 75 lanchas cañoneras.

Una vez coronado, Carlos IV mantuvo como secretario de Marina a Antonio Valdés, quien en el nuevo reinado sostuvo el mismo ritmo de construcción

naval: entre 1789 y 1796 se botaron dos navíos de tres puentes, *Reina Luisa* y *Príncipe de Asturias*, y se construyeron 13 fragatas, 13 urcas y 10 paquebotes, además de diversos buques de menor tamaño como bergantines, bombardas, balandras y goletas (MANERA REGUEYRA: 1981, pp. 222-228).

Los territorios españoles del Caribe y el golfo de México conformaban un área estratégica sobre la que se proyectaban los crecientes intereses coloniales de Francia y Gran Bretaña, lo que determinaba una cambiante coyuntura internacional en función de las derivaciones del juego de alianzas entre potencias. La estrategia naval de España, en el último cuarto del siglo XVIII, para afrontar la defensa de aquellos territorios y rutas comerciales quedaba supeditada en un primer momento a las repercusiones de la guerra de los Siete Años y la guerra de Independencia de las Trece Colonias, donde España se enfrentó a Gran Bretaña en alianza con la monarquía francesa, materializada en el Pacto de Familia. Posteriormente, como consecuencia de la Revolución francesa, la alianza se transmutó en una inconsistente coalición con los británicos frente a la Convención republicana, conflicto que tuvo su mayor incidencia en la colonia francesa de Saint-Domingue. Ya en los años finales del siglo, España se vio arrastrada a una penosa guerra de desgaste contra los británicos que señalaba el comienzo del declive del poderío naval español.

En este complicado escenario, bajo la autoridad del comandante general de Marina de La Habana –Francisco de Morales primero, y Juan de Araoz desde 1788–, la goleta *San Bruno* y otros buques menores desempeñaron un destacado papel, que generalmente ha pasado desapercibido, no solo como auxiliares de los grandes navíos de línea y fragatas, sino en otras fundamentales funciones, como el servicio de guardacostas frente a los corsarios y contrabandistas, las tareas logísticas de transporte de tropas y pertrechos para el apoyo de los establecimientos y guarniciones diseminados por las islas y costas caribeñas, el reconocimiento de territorios inexplorados y otras discretas comisiones cuyos comandantes cumplieron dando muestras en todo momento de su gran pundonor y profesionalidad.

Respecto al estudio de las cuestiones generales relativas a la Armada y sus buques en esta época, son imprescindibles los trabajos de Rafael Torres Sánchez (2021) y la contribución de José María Blanco Núñez a la obra colectiva editada por Manuel-Reyes García Hurtado (2012). Del desarrollo de las operaciones navales se han ocupado trabajos como los de Pablo Ortega del Cerro (2002) o Rubén Vela y Cuadros (2022), que descienden a aspectos más concretos, aunque circunscritos sobre todo al periodo de la guerra anglo-española de 1796-1802. Y de las funciones de corso y guardacostas de los buques de la Armada en esta época se ocupa el trabajo de Vera Moya Sordo (2021).

Con el fin de aportar una visión más pormenorizada de las funciones y cometidos de los buques menores en el periodo que nos ocupa, en este trabajo se ha seguido la trayectoria de la goleta *San Bruno*. Para ello nos hemos servido de la variada documentación al respecto conservada principalmente en el Archivo General de Marina Álvaro de Bazán y el Archivo General de Indias,

enmarcándola en el contexto general de las circunstancias arriba descritas, que explican las particularidades de su desempeño junto al resto de la flota española adscrita al apostadero de La Habana y a la Escuadra de Operaciones de América enviada desde la Península al mando del teniente general Gabriel de Aristizábal en 1793.

## **El Real Arsenal de La Habana**

A lo largo de los siglos XVI y XVII, La Habana había llegado a ser un lugar destacado en el sistema marítimo español, debido tanto a su posición estratégica como a sus excelentes condiciones como puerto natural y a su amplia disponibilidad de recursos humanos y materiales. Pero es en el siglo XVIII cuando se convertirá en el más relevante centro naval de todo el Imperio español. En virtud de los proyectos navales de Patiño, a partir de los años veinte de ese siglo se convirtió en el principal astillero español del continente americano, hasta el punto de que hubo de ampliarse con un segundo astillero para aumentar su capacidad. En el reinado de Carlos III se reactivó el plan de rearme naval, a causa de la previsión de entrada en guerra con Gran Bretaña como consecuencia de las implicaciones del Tercer Pacto de Familia. Así, en 1761, la Corona asignaba 160.000 pesos para financiación del arsenal de La Habana (MOLA y MTNEZ. SHAW: 2015).

La ocupación de La Habana por la flota británica en agosto de 1762, en el contexto de la guerra de los Siete Años, supuso un duro varapalo para el programa de construcción naval, puesto que, a pesar de haber recobrado la plaza al año siguiente, los británicos se habían ocupado de causar el mayor daño posible, tanto en las instalaciones del arsenal como en los buques fondeados en la bahía y en los que se hallaban en construcción. Tras la recuperación de la plaza en virtud del Tratado de París, que puso fin a dicha guerra, por real orden de 16 de abril de 1763 se inició enseguida un plan que preveía la construcción anual de dos navíos de 80 cañones, así como la reconstrucción de las instalaciones del astillero dañadas por los británicos (ESCRIGAS RGUEZ.: 2020, pp. 323-324).

Los navíos construidos en La Habana suponían más del 25 por ciento del total de los salidos del conjunto de los astilleros españoles en el siglo XVIII. Los buques de La Habana se caracterizaban por su solidez y durabilidad. Un estudio comparativo realizado por el comandante de Ingenieros del arsenal habanero, Honorato de Bouyon, concluyó que la vida media de los navíos europeos era de 10,34 años, mientras que la de los americanos alcanzaba los 19,33 (TORREJÓN CHAVES: 2002, p. 134). En el periodo transcurrido desde 1763 hasta 1805 se construyeron en La Habana 23 navíos, 13 fragatas, 8 bergantines, 13 goletas, 1 corbeta, 3 paquebotes, 5 gánguiles, 4 pontones y 1 chavetín (ESCRIGAS RGUEZ.: 2020, p. 326).

La goleta era un buque fino y raso de hasta 30 metros de eslora, generalmente con dos palos y velas cangrejas, que normalmente estaba armado con



Plano del puerto de La Habana y su arsenal, levantado y dibujado por el teniente de navío José del Río, comandante de la goleta *San Bruno*, por orden del comandante general de Marina Juan de Araoz en 1789. (Archivo del Museo Naval de Madrid, MN-16-C-1)

entre 10 y 14 cañones. Su ligereza y maniobrabilidad la hacían especialmente dotada para funciones de guardacostas y para ejercer el corso frente a los contrabandistas que proliferaban en las aguas del Caribe (MANERA REGUEYRA: 1981, p. 254).

Una de las goletas construidas en este periodo en el astillero de La Habana fue la *San Bruno*, terminada en 1781<sup>1</sup>. Esta goleta estaba armada con 10 cañones y contaba en teoría con una tripulación reglamentaria compuesta por 111

(1) Biblioteca Nacional (BN), MSS/11307. «Buques de guerra que ha tenido la Marina Real de España desde principio del siglo 1500, manuscrito que perteneció a D. Luis María de Salazar, Ministro que fue de Marina, y murió en 29 de abril de 1838», p. 41.

hombres: 4 oficiales de guerra, 5 oficiales mayores, 25 hombres de tropa de infantería, 7 de artillería, 10 oficiales de mar, 20 artilleros, 18 marineros, 18 grumetes y 4 pajes<sup>2</sup>.

La dotación de la goleta *San Bruno* difícilmente sería completa en ningún momento, como puede comprobarse, por ejemplo, en el estado de la fuerza de diversos navíos en el apostadero de La Habana en el año 1800, en que se detallan la tripulación reglamentaria y la que existía efectivamente. En ese momento contaba con 71 efectivos reales, de modo que faltaban 47 para completar la dotación reglamentaria<sup>3</sup>. En noviembre de 1794, en pleno conflicto con la Convención republicana francesa, la *San Bruno* sostuvo un combate con una balandra de bandera desconocida. En su informe, su comandante detallaba la tripulación de su goleta, compuesta por sesenta hombres<sup>4</sup>. La escasez de marinería y la proliferación de enfermedades tropicales entre las tripulaciones dificultaba en muchas ocasiones que las dotaciones de los buques pudieran completarse.

Respecto al medio físico, es necesario señalar las particulares condiciones climáticas del mar Caribe, que afectaban sensiblemente a la navegación, condiciones dadas por la alternancia de una estación seca entre los meses de diciembre y mayo –estación caracterizada por las escasas precipitaciones, la ausencia de tormentas tropicales y los vientos alisios constantes, que la convierten en la más propicia para la navegación– y una estación lluviosa, que transcurre entre junio y noviembre. Esta estación lluviosa, especialmente entre principios de septiembre y finales de noviembre, es el periodo en el que las condiciones atmosféricas favorecen el desarrollo de las temidas tormentas tropicales y huracanes.

## Costa de Mosquitos

El área conocida como Costa de Mosquitos (Mosquitia) comprendía la costa centroamericana del Caribe e islas adyacentes entre la península de Yucatán y la desembocadura del río San Juan<sup>5</sup>. Este territorio estaba habitado por los pueblos misquitos, población heterogénea definida en algunas fuentes españolas de la época como una mezcla de «una clase de zambos compuesta de pocos indios puros, de algunos blancos y mulatos forajidos, y de mestizos

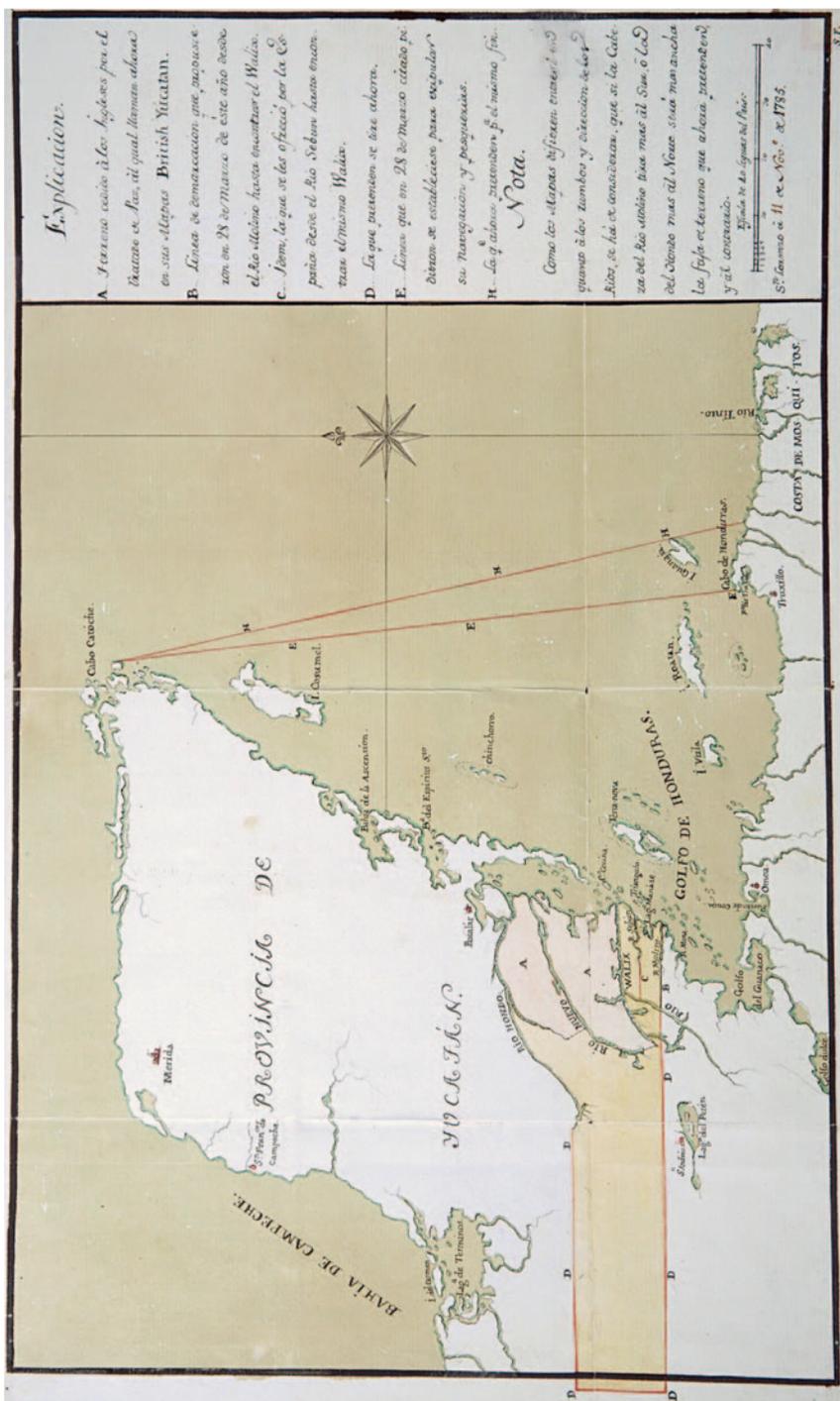
---

(2) Archivo General de Marina Alvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (SEDM), subsección Expediciones a Indias (EI). *Comandante General de Marina de La Habana*, caja 27, doc. 27. «Estado general de la fuerza de los navíos *San Ramón*, *San Ildefonso*, *San Pedro*, *Asia*, fragata *Anfítrite*, bergantines *San Antonio* y *Flecha* y goleta *San Bruno* en el Apostadero de La Habana». La Habana, 31 de mayo de 1800.

(3) *Ibídem*.

(4) *Ibídem*. *Varios asuntos*, leg. 17, doc. 66. «Documentos referentes al combate de una goleta española, la *San Bruno*, mandada por el teniente de navío Ramón de Echalar con una balandra de bandera desconocida». Santo Domingo, 12 de diciembre de 1794.

(5) Se extendía aproximadamente por la actual costa caribeña de Honduras y Nicaragua.



Mapa de la península de Yucatán de 1785, con indicación de la zona autorizada a los ingleses para el corte del palo de tinte. (Archivo General de Indias, MP-Mexico, 399)

de negros e indianos»<sup>6</sup>. Estas poblaciones supusieron durante mucho tiempo un incómodo escollo para la dominación española (VIDAL ORTEGA y ROMÁN ROMERO: 2018, p. 168).

En 1629 se había establecido el primer asentamiento en las islas de San Andrés y Providencia. Sus artífices eran inversionistas puritanos ingleses interesados en desarrollar el sistema de plantaciones en determinados territorios del Caribe, para lo cual fundaron la Providence Island Company, ampliando su zona de interés por las islas Bermudas, Tortuga y la costa centroamericana de los misquitos. En 1641, los españoles ocuparon la isla de Providencia, pero las plantaciones, ranchos y campos madereros que los ingleses habían ido estableciendo se mantuvieron dispersos a lo largo de la costa continental, mientras el número de sus colonos iba creciendo paulatinamente.

A diferencia de los españoles, los británicos establecieron relaciones con los misquitos, promoviendo acuerdos comerciales que les reportaban notables ganancias sin necesidad de invertir en infraestructuras ni administración; en este sentido, los misquitos constituyeron «la mejor garantía del control británico y la mejor arma contra los españoles» (ib., pp. 166-168). Así, desde mediados del siglo XVIII, la Mosquitia se convirtió en uno de los territorios centroamericanos que mayor atención requirió de la Corona, exigiendo a España un notable esfuerzo defensivo, diplomático e incluso poblador para tratar de reducir la presencia extranjera en la zona (MTNEZ. DE SALINAS: 2021, p. 379).

En 1749, las autoridades británicas establecieron una superintendencia en Costa de Mosquitos a cargo del coronel Robert Hodgson, con la finalidad de regular y mantener el orden entre sus colonos. Esta decisión apuntaba en cierto modo a una dependencia práctica del Imperio británico, aunque no significaba una incorporación formal a este. La situación provocó las protestas por parte de España, que en ningún momento había renunciado a su soberanía sobre este territorio, cuya evacuación había exigido reiteradamente (KRIZOVA: 2014, pp. 147-148).

Después del Tratado de París de 1763, los británicos iniciaron el desalojo del territorio, sobre el cual la Monarquía española, cuya presencia siempre había sido allí muy limitada, había mantenido un notable interés. Ante la necesidad de explorar un territorio muy poco conocido, y así poder proyectar posibles planes de recuperación que permitieran asentar el dominio español, se iniciaron una serie de exploraciones tanto por la costa como por el interior, al tiempo que se fueron estableciendo expediciones para controlar que la evacuación por parte de los británicos se estaba haciendo efectiva (MTNEZ. DE SALINAS: 2021, p. 380).

Los colonos británicos en la zona se resistieron al abandono, al igual que lo habían hecho tras el tratado de 1763, considerando que, al no ejercer España el control efectivo del territorio, este no pertenecía al «continente español»

---

(6) BN. *Papeles varios relativos a la América Central*, leg. 17619, exp. 11 y exp. 92. «Modo de restaurar la Costa de Mosquitos», sin fecha.

(DAWSON: 1983, p. 702). El progresivo aumento de las actividades militares por ambas partes en el área del asentamiento de Río Tinto (Black River), donde vivía la mayor parte de los colonos británicos y que estos habían comenzado a fortificar, condujo a entablar negociaciones para intentar resolver el problema.

En el mes de julio 1786 se llegó al acuerdo conocido como Convención de Londres, por el que Gran Bretaña se comprometió a evacuar todos los asentamientos británicos en Costa de Mosquitos, mientras que España accedía a aumentar el territorio autorizado a los británicos en la península del Yucatán para la explotación del palo de tinte, llevando su límite hacia el sur hasta el río Sibún, además de autorizar la tala de caoba y otras maderas nobles. A pesar de la oposición de los colonos de la Mosquitia, los británicos evacuaron a un total de 2.650 personas, la mayor parte de las cuales se dirigieron al territorio autorizado en Yucatán, aunque otras fueron asentadas en las islas de Jamaica, Roatán y Gran Caimán. El 29 de agosto de 1787, el control del asentamiento de Black River fue entregado formalmente a los españoles por el nieto de su fundador, William Pitt (ib., pp. 703-706).

### **Desempeño de la goleta San Bruno**

En diciembre de 1786, el capitán de navío Pedro de Obregón, que estaba al mando de los buques destinados a supervisar la evacuación de Costa de Mosquitos en el puerto de Trujillo, escribía al comandante general de Marina de La Habana, Francisco de Morales, pidiendo socorro de víveres y medicinas. Morales dispuso que se habilitasen enseguida la goleta *San Bruno* y el paquebote *San Carlos* con medicinas, víveres para cuatro meses y 4.000 pesos en dinero efectivo. Los dos buques partieron el 14 de enero de 1787:

«Como la expresada *San Bruno* es buque de diligencia, he prevenido al citado comandante D. Pedro de Obregón haberla destinado para esta Comisión, y que me la despache inmediatamente con cuanto le ocurra, para volvérsela a mandar, logrando de este modo facilitarle que pueda dar a V.E. las noticias y avisos convenientes de su comisión, y estar asistido por mí en todos los auxilios que puedo facilitarle»<sup>7</sup>.

El paquebote *San Carlos* quedó en Trujillo a disposición del capitán de navío Pedro de Obregón, mientras que la goleta *San Bruno* regresaba a La Habana el 13 de febrero, transportando a los enfermos de la tripulación y guarnición, con el primer cirujano de la fragata *Santa María* a su cargo.

---

(7) AGMAB, SEDM, EI. *Habana. Ocurrencias de aquella Marina*, leg. 6, doc. 23. «El comandante general de Marina de La Habana, Francisco Javier de Morales, sobre el socorro proporcionado al capitán de navío Pedro de Obregón, comandante de los buques destinados a la evacuación de la Costa de Mosquitos en la goleta *San Bruno* y paquebote *San Carlos*». La Habana, 21 de enero de 1787.



Carta hidrográfica de la Costa de Mosquitos e islas adyacentes, levantada en 1793 por el teniente de navío José del Río, comandante de la goleta *San Bruno*. (Archivo del Museo Naval de Madrid, DE, MN-12-A-8)

Ya en el mes de marzo, de regreso en La Habana la *San Bruno*, el comandante general de Marina disponía el armamento de la goleta –cuyo mando otorgó al teniente de navío José del Río La Cosa–, con el fin de destinarla de manera permanente a la comunicación con el comandante de la comisión para la evacuación de Costa de Mosquitos, con base en Trujillo. En cumplimiento de estas funciones, se comisionaba a Del Río, al mando de la goleta, para efectuar desde allí una misión de reconocimiento acerca de la calidad y costos de compra y transporte de las maderas y betunes de la provincia de la Florida Oriental:

«He nombrado para esta comisión al Teniente de Navío don Josef del Río, en quien tengo todas las confianzas convenientes, de que la desempeñará con acierto, para que el Rey tenga en el asunto los seguros informes que quiere S.M., habiendo verificado su salida de este Puerto ayer mañana con la Goleta *San*

*Bruno* que manda, puesto en ella como facultativo, a proposición de este Ingeniero Comandante, al Capataz de Rivera Basilio Sánchez, y dando al expresado oficial la Instrucción conveniente»<sup>8</sup>.

Se le ordenaba también el cuidadoso reconocimiento del puerto de San Agustín de la Florida, así como de todos los de su costa, especialmente los de San Juan y Santa María, cuya «extensión, fondo, calidad y seguridad para dirigir a ellos embarcaciones y la clase de estas que podrán contener» debía examinar. No siendo fácil determinar la duración de la comisión, llevaba la goleta *San Bruno* tres meses de víveres para las veintiocho plazas de que constaba su tripulación<sup>9</sup>.

El 6 de abril siguiente llegaba la goleta al puerto de San Agustín de la Florida, donde Del Río informaba de su comisión al gobernador de la plaza y

---

(8) AGMAB, SEDM, EI. *Corbetas, goletas, paquebotes, balandras, urcas, bergantines*, leg. 5, doc. 31, núm. 442. «Sobre la misión de reconocimiento de la madera y betunes de Florida». La Habana, 24 de marzo de 1787.

(9) *Ibidem*, núm. 442. «Instrucción dada al teniente de navío D. Josef del Río para la comisión de la Florida». La Habana, 21 de marzo de 1787.

se ponía también en contacto con el hacendado Francisco Felipe Fatio, magnate de aquel territorio. Acordó con ellos fletar una pequeña goletilla de poco calado para poder llevar a cabo la exploración de los ríos, además de contratar un guía conocedor del territorio y de las lenguas de los indios del lugar –y con influencia sobre estos– que facilitara el «mejor acierto y pronta ejecución» de la comisión<sup>10</sup>.

El 20 de abril se inició la exploración, que terminó a finales del mes de mayo con un informe elogioso del gobernador de San Agustín de la Florida hacia el teniente de navío José del Río: «Sería faltar a justicia el no manifestar a V.I. cuán satisfecho me hallo, del universal manejo de este oficial, a quien me persuado acompañan todas las circunstancias necesarias, para hacerle acreedor a la honorífica confianza que V.I. se sirvió hacer de él»<sup>11</sup>.

Regresada de su misión, la goleta *San Bruno* quedó retenida en La Habana para efectuar las necesarias reparaciones en los desperfectos de un palo mayor, que hubo de ser sustituido. En el mes de agosto, la *San Bruno* se envió de nuevo en comisión junto con el bergantín *Atocha*, que estaba al mando del teniente de navío Bruno Palacios, con destino a la zona del río Tinto y de Trujillo. El coronel Juan Nepomuceno de Quesada, gobernador de Comayagua, en Honduras, manifestaba al comandante general de Marina de La Habana que con estos dos buques, más la balandra *San Miguel*, que ya estaba en dicho destino, tendría suficiente para poder concluir los establecimientos de aquellas costas<sup>12</sup>.

En diciembre, el bergantín *Atocha* regresaba de Trujillo a La Habana para reponer víveres y pertrechos con el fin de volver a aquel destino en el mes de marzo, mientras que la goleta *San Bruno* quedaba en el establecimiento del cabo de Gracias a Dios<sup>13</sup>. En mayo de 1788, el teniente de navío Adriano Troncoso pasaba a mandar el bergantín *Galveztown*, por lo que el mando de la *San Bruno* se confería entonces al teniente de fragata Ignacio Basave<sup>14</sup>.

En mayo de 1788 fue nombrado comandante general de Marina de La Habana el teniente general Juan de Araoz y Caro, que mantuvo a la goleta *San Bruno* en el desempeño de las mismas funciones. Al mando de la misma fue

(10) *Ibídem*, núm. 469. «Conferencias con el Gobernador, Vicente Manuel de Céspedes y con Francisco Fatio sobre su comisión». La Habana, 26 de mayo de 1787.

(11) *Ibídem*, núm. 494. «Reconocimiento del río San Juan, laguna de Jorge o Valdés, isla de Morales en dicho río y de los de Nasau y Santa María». La Habana, 22 de mayo de 1787.

(12) *Ibídem*. *Habana. Ocurrencias de aquella Marina*, leg. 6, doc. 36. «El comandante general de Marina de La Habana, Francisco Javier de Morales, sobre la salida del bergantín *Atocha* al mando interino de Bruno Palacios para Río Tinto y Trujillo». La Habana, 14 de agosto de 1787.

(13) *Ibídem*, doc. 45, núm. 593. «El comandante general de Marina de La Habana, Francisco Javier de Morales, dice que el bergantín *Atocha* regresó el 9 de Trujillo para reemplazar víveres y pertrechos y volver en marzo para el establecimiento en el cabo de Gracias a Dios, quedando en él la goleta *San Bruno*». La Habana, 11 de diciembre de 1787.

(14) *Ibídem*. *Bergantines, goletas y balandras*, leg. 8, doc. 52, núm. 683. «Documentos sobre la goleta *San Bruno*, sobre que se da su mando al teniente de fragata Ignacio Basave». La Habana, 3 de mayo de 1788.



Mapa estilizado de Luis Díez Navarro de 1765 que muestra el principal asentamiento británico en Black River (Río Tinto). El mapa destaca la residencia de William Pitt, el fundador del asentamiento en 1732. (Biblioteca Nacional, MR/42/621)

puesto entonces el alférez de navío Francisco Villegas y Córdova, que volvió a partir de La Habana con destino a Trujillo el día 28 de febrero de 1789, para reemplazar a la balandra *San Miguel*, llevando provisión de cuatro meses de víveres<sup>15</sup>. Pero a primeros de marzo hubo de regresar a La Habana, donde permaneció varios días para su reparación «por haber rendido el palo mayor a causa de las fuertes brisas escasas y mucha mar»<sup>16</sup>. A principios del mes de junio, la goleta *San Bruno* regresaba a La Habana, siendo de nuevo relevada por la balandra *San Miguel*<sup>17</sup>.

(15) *Ibidem*. *Cartas del Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 10, doc. 27. «El comandante general de Marina de La Habana, Juan de Araoz, informa de la llegada de la balandra *San Miguel*, procedente de Costa de Mosquitos, y de la salida con destino a Trujillo de la goleta *San Bruno* al mando del alférez de navío Francisco Villegas». La Habana, 4 de marzo de 1789.

(16) *Ibidem*, doc. 35, núm. 164. «El comandante general de Marina, Juan de Araoz, informa de la salida de la goleta *San Bruno* con destino a la Costa de Mosquitos». La Habana, 3 de abril de 1789.

(17) *Ibidem*, doc. 52, núm. 221. «El comandante general de Marina, Juan de Araoz, informa de la llegada a La Habana de la goleta *San Bruno*, procedente de la Costa de Mosquitos, y de que salió para ese destino la balandra *San Miguel*, llevando veinte mil pesos para el gobernador de Trujillo». La Habana, 8 de junio de 1789.

En el mes de agosto, el teniente de navío Miguel de Palacios y Ruiz sustituyó en el mando de la *San Bruno* al alférez de navío Francisco Villegas, que había caído enfermo y necesitaba una lenta recuperación<sup>18</sup>.

En el mes de octubre de ese mismo año de 1789 partía de nuevo la *San Bruno*, tras haber estado retenida en La Habana por los fuertes vientos que impedían su navegación hacia Costa de Mosquitos. Una vez más se dirigía a relevar a la balandra *San Miguel* e iba provista con cuatro meses y medio de víveres; en esta ocasión, a su comandante se le había comisionado para reconocer las islas de San Andrés, Santa Catalina y Manglés, a fin de comprobar si efectivamente habían sido abandonadas por los británicos, ante las dudas expresadas al respecto por el gobernador de Guatemala. En esta misión debía permanecer hasta el mes de febrero de 1790, en que estaba prevista su sustitución por el bergantín *Galveztown* y la balandra *San Miguel*<sup>19</sup>.

El gobernador y capitán general de Guatemala, Bernardo Troncoso, comunicaba en mayo de 1791 al comandante general de Marina de La Habana, Juan de Araoz, la conveniencia de realizar un exhaustivo reconocimiento de la costa de aquel territorio, para lo cual utilizaría uno de los cuatro buques destinados al resguardo de Costa de Mosquitos. Recibió el encargo de esta misión el teniente de navío Miguel Palacios, comandante de la goleta *San Bruno*: «El celo y eficacia que durante la residencia en la propia costa, ha acreditado el Teniente de Navío D. Miguel de Palacios, Comandante de la Goleta de Guerra *San Bruno*, según las noticias que ha producido a esta Presidencia, me ha obligado a encargarle esta comisión, persuadido a que la evacuará con el honor y acierto que se desea y conviene al servicio del Rey»<sup>20</sup>.

El gobernador de Guatemala consideraba necesario el reconocimiento del territorio dado el incumplimiento por parte de «individuos de la nación británica» de los tratados de paz que los obligaban a abandonarlo, pese a lo cual algunos británicos aún traficaban en él con los pueblos de indios y zambos misquitos, procurando fomentar la aversión de los mismos hacia los españoles. Así, con el fin de

«poder cortar en sus principios estos excesos, antes de que se incrementen, se hace indispensable reconocer sus calas, ríos, surgideros, vados, islotes inmediatos y demás parajes de la propia costa, desde el este a oeste, en términos de adquirir una exacta y fundada noticia, no solo de su situación, sino del mutuo comercio que los

---

(18) *Ibídem*, doc. 70, núm. 264. «El comandante general de Marina, Juan de Araoz, informa de que ha conferido el mando de la goleta *San Bruno* al teniente de navío Miguel Palacios, que sustituirá a Francisco de Villegas, enfermo». La Habana, 2 de agosto de 1789.

(19) *Ibídem*, doc. 80, núm. 314. «El comandante de Marina avisa la salida de la goleta *San Bruno* para la costa de Mosquitos y que va advertido su comandante de reconocer las islas de San Andrés, Santa Catalina y Manglés para ver si los ingleses las han evacuado». La Habana, 22 de octubre de 1789.

(20) *Ibídem*. *Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 12, doc. 101, núm. 667. «El comandante general de Marina informa de que disponía la goleta *San Bruno* para ir a reconocer la Costa de Mosquitos a solicitud del presidente de Guatemala». La Habana, 4 de julio de 1791.

ingleses ejercían con los indios, en qué cantidad y especie, a efectos de promover en cuanto sea posible el remedio, y la reducción de aquellas naciones bárbaras, por medios suaves y sutiles, hasta lograr la tranquilidad del estado y fomento y seguridad del Reino»<sup>21</sup>.

Para ello se proporcionaba al teniente de navío Palacios una lista de «súbditos ingleses» asentados en diversos puntos costeros, para que fuesen comprobadas las licencias con las que se habían vuelto a establecer en la costa, sus medios de vida y, especialmente, sus relaciones para con los indios; en caso de hallarse sin las correspondientes y debidas licencias, los británicos debían ser desalojados de sus asentamientos. Todas estas órdenes tenían que llevarse a cabo teniendo especial cuidado en no «causar molestias ni dar motivo de desconfianza a los indios»<sup>22</sup>.

La comisión, iniciada en mismo mes de mayo de 1791, se interrumpió en junio. La *San Bruno* regresó al puerto de La Habana, para permanecer en el arsenal hasta el día 23 de julio, en que se encontró de nuevo dispuesta para partir hacia Costa de Mosquitos con intención de continuar la misión encomendada<sup>23</sup>.

El 16 de mayo 1792, tras otro viaje de regreso a La Habana debido al mal tiempo, partió de nuevo la *San Bruno*, con el teniente de navío Miguel de Palacios, para reanudar su inconclusa misión, que se había prolongado ya más de un año<sup>24</sup>. Tras completar el levantamiento de un plano de la laguna de Blewfields, hubo de regresar a La Habana a principios del mes de diciembre, habiendo quedado por reconocer los ríos Escondido y Hodgson, así como la laguna de Chiriquí y otros varios puntos de la costa «que no le habían permitido lo duro de la estación, y muchas aguas»<sup>25</sup>.

El comandante general de Marina de La Habana, Juan de Araoz, informaba al gobernador de Guatemala que la goleta *San Bruno* partiría de nuevo a finales de enero o principios de febrero para completar el resto de la misión, pero esta vez al mando del teniente de navío José del Río, en sustitución del teniente de navío Miguel de Palacios<sup>26</sup>.

---

(21) *Ibíd.*

(22) *Ibíd.*

(23) *Ibíd.*, doc. 100, núm. 666. «El comandante general de Marina informa de la entrada de la goleta *San Bruno* procedente de la Costa de Mosquitos». La Habana, 4 de julio de 1791. *Ibíd.*, doc. 104, núm. 681. «El comandante general de Marina informa que queda pronta la goleta *San Bruno* para salir al reconocimiento exacto de las costas de Mosquitos encargado por el presidente de Guatemala». La Habana, 23 de julio de 1791.

(24) *Ibíd.* *Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 13, doc. 53, núm. 835. «Salida de la goleta *San Bruno* para continuar los reconocimientos de la Costa de Mosquitos». La Habana, 19 de mayo de 1792.

(25) *Ibíd.*, leg. 14, doc. 100, núm. 929. «El comandante general de Marina avisa la entrada en este puerto de la goleta *San Bruno* regresando de la comisión a que ha estado destinada por el presidente de Guatemala en la Costa de Mosquitos». La Habana, 20 de diciembre de 1792.

(26) *Ibíd.*

En marzo de 1793, la *San Bruno* fue comisionada también, junto con el bergantín *Galveztown*, para llevar a Campeche y Nueva Orleans los pliegos oficiales traídos de España por la fragata *Juno*, con destino a los respectivos gobernadores de esas plazas, y llevar de vuelta a La Habana la contestación de los mismos<sup>27</sup>.

### Curso y guardacostas

La vigilancia de las costas a cargo de los buques de la Armada incluía el ejercicio del curso, como recogía la Ordenanza de Corso para Indias de 1754, que servía para regular el reconocimiento y detención de embarcaciones que hiciesen «los bajeles de la Armada que en América sirvieren de guardacostas» (MOYA SORDO: 2021, p. 141). Ya desde 1772 se había ordenado que los guardacostas en La Habana volvieran a depender de la marina de guerra bajo el mando de sus oficiales, para evitar los inconvenientes del ejercicio del curso por particulares (ib., p. 143).

A tal fin se dictó la «Instrucción para Comandantes de Embarcaciones Corsarias-Guardacostas», de 1784, en la que se describían detalladamente las facultades de sus oficiales en todo tipo de cuestiones: abordajes, estiba del navío, reconocimientos, cirujano, manejo de pólvora, diario de navegación, carpintero, calafate, contra maestre, guardas, condestable, inventarios, alimentación, trato a los enfermos, sucesión en el mando en el combate, policía, seguridad, artillería, etc. Los guardacostas estaban obligados a reconocer toda embarcación de comercio de cualquier nacionalidad; a auxiliar o defender a cualquier vasallo de la corona española, y a presentar combate a cualquier embarcación enemiga (CRUZ BARNEY: 1998, p. 50).

En abril de 1790, la goleta *San Bruno*, a petición del gobernador interino de Cuba, Domingo Cabello, fue encargada por Juan de Araoz para llevar en comisión al teniente de alcalde Manuel de Sayas al cabo de San Antonio, en el extremo occidental de la isla, acompañado de sesenta hombres de tropa y particulares. Su misión era «aprehender el mayor número de negros y desertores» que andaban por las inmediaciones del lugar cometiendo robos y extorsiones a los hacendados de aquellos parajes. Partió la *San Bruno* el 13 de abril, pero el día 22 tuvo que regresar a causa de haberse inutilizado el palo mayor y la botavara por una fuerte mano de viento. Reparada inmediatamente, pudo volver a partir el día 24 para dirigirse al cabo de San Antonio en cumplimiento de la comisión<sup>28</sup>.

---

(27) *Ibíd.* *Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 14, doc. 130, núm. 998. «Regreso del *Galveztown* y goleta *Bruno* de haber dejado en Campeche y Nueva Orleans los pliegos de oficio que condujo la fragata *Juno*». La Habana, 2 de mayo de 1793.

(28) *Ibíd.* *Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 11, doc. 66, núm. 417. «El comandante de Marina de La Habana da cuenta de haber facilitado al Gobernador de La Habana la goleta *San Bruno* que pidió para que un alcalde provincial fuese en comisión al cabo de San Antonio». La Habana, 1 de mayo de 1790.



Retrato anónimo del teniente general Gabriel de Aristizábal (Museo Naval de Madrid, MN-4153)

El 10 de mayo regresaba la goleta al puerto de La Habana, después de haber reconocido la zona del cabo en cumplimiento de su cometido. El teniente de navío Miguel Palacios, comandante de la nave, informaba no haber encontrado en la zona a los forajidos, sino nada más que «otras pobres gentes que estaban situados en el cabo haciendo la pesca de la tortuga»<sup>29</sup>.

También en Costa de Mosquitos los buques de la Armada se dedicaron habitualmente a ejercer el corso. Así, en septiembre de 1796 salieron de La Habana, «para continuar el corso y crucero en las costas de Mosquitos y Trujillo», las goletas *San Bruno* y *Feliz*, al mando de los tenientes de navío Ramón de Echalar y Francisco Bocanegra, respectivamente, relevando en dichas funciones al bergantín *San Antonio* y la goleta *Gabriela*<sup>30</sup>.

### *Combate en el cabo Mongó*

El 23 de noviembre de 1794, la goleta *San Bruno* fue comisionada para acudir a la zona del río Pedernales, en el sur de la isla de Santo Domingo, con el fin de requisar el armamento y municiones que obraban en poder de los *émigrés* franceses establecidos en su orilla<sup>31</sup>. Recogió allí el comandante de la *San Bruno*, teniente de navío Ramón de Echalar, cuatro cañones de a 4 con 119 balas, otro de a 2 y seis pedreros<sup>32</sup>.

Cuando regresaba del río Pedernales, hallándose cinco leguas al sureste del cabo Mongó, observó a una balandra sin gavia, con batería corrida de cinco

(29) *Ibidem*. *Goletas*, leg. 11, doc. 177, núm. 429. «Regreso de la goleta *San Bruno* y efectos de la misión al cabo de San Antonio, para que los pidió el gobernador interino de esta plaza». La Habana, 1 de junio de 1790.

(30) *Ibidem*. *Cartas del Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 20, doc. 25, núm. 1663. «D. Juan de Araoz participa haber salido para las Costas de Mosquitos y Trujillo las goletas *Bruno* y *Feliz* para hacer el corso». La Habana, 12 de septiembre de 1796.

(31) Los *émigrés* eran franceses blancos exiliados que, huyendo de la revolución de los esclavos, se habían refugiado en Santo Domingo con permiso y bajo protección de las autoridades españolas.

(32) AGMAB, SEDM, EI. *Varios asuntos*, leg. 17, doc. 66. «Documentos referentes al combate de una goleta española, la *San Bruno*, mandada por el teniente de navío Ramón de Echalar con una balandra de bandera desconocida». Santo Domingo, 12 de diciembre de 1794.

cañones por banda, que venía contra la goleta. Echalar mandó largar el aparejo para prepararse y «afirmó su bandera con un cañonazo con bala», al que respondió la balandra de igual forma e izando una bandera no identificada. Como no pudo reconocer si estaba ante un «enemigo pirata o francés republicano», el comandante de la *San Bruno*, en cumplimiento de las Ordenanzas, decidió presentar combate y «resolvió batirla, ejecutándolo por sotavento para verificarlo con mayor ventaja». Así, una vez situada la goleta a distancia de tiro por la aleta de la balandra, efectuó una descarga con toda la batería; a continuación, «arribando el enemigo sobre la goleta[,] se trabó un reñido combate a muy corta distancia, intentando el contrario tomar el sotavento para servir con acierto su artillería». Los dos barcos se atracaron y llegaron a hacer uso de fusilería y pistolas. Echalar conminó a la tripulación a rendirse, pero un mulato que parecía ser el capitán contestó que solo se entregarían después de irse a pique<sup>33</sup>.

Los dos buques entablaron combate durante más de una hora. Disponiendo el capitán a sus hombres para el abordaje de la balandra, «la mar gruesa y el viento duro» lo impidieron. Llegada la noche, la balandra emprendió la fuga, mientras la tripulación de la *San Bruno* se afanaba en reparar los desperfectos de la goleta, que se hallaba con el palo de trinquete rendido y el palo mayor – que ya venía del puerto con una jimelga– también averiado. En tales condiciones, la goleta se vio imposibilitada para dar alcance a la balandra dada a la fuga<sup>34</sup>.

La *San Bruno* había salido del combate con un impacto en la popa a la altura de la línea de flotación; otro por el costado, que mató a un marinero e hirió a otros dos; dos balazos en la vela mayor cangreja, tres en el palo de trinquete y otros varios de consideración en la arboladura, quedando «todo el velamen acribillado de metralla». El comandante de la goleta, Ramón de Echalar, pudo comprobar que la balandra enemiga tenía doce cañones de a 3 y de a 4, y que contaba con una cuantiosa y curtida tripulación, «la mayor parte negros y mulatos y algunos blancos, nada tenían de bisoños pues servían bien y con acierto la artillería, trabucos, pedreros y fusiles». La *San Bruno* iba provista de diez cañones del mismo calibre, ocho pedreros y sesenta hombres, habiendo tirado por su parte durante el combate «132 balas, 35 palanquetas, 50 saquillos de metralla y 195 finos»<sup>35</sup>.

### **Revuelta de esclavos en Saint-Domingue y guerra de la Convención**

La corona española, aprovechando la coyuntura del estallido de la Revolución francesa y de su repercusión en la colonia caribeña de Saint-Domingue, aspiraba a recuperar la parte francesa de la isla de La Española, que estaba

---

(33) *Ibidem*.

(34) *Ibidem*.

(35) *Ibidem*.

delimitada por los ríos Dajabón (*Rivière Massacre*), en el norte, y Pedernales (*Rivière des Anses-à-Pitre*), en el sur. Aunque la línea de frontera no estaba especificada en el Tratado de Ryswick, de 1697, que solamente indicaba el retorno a la situación anterior a la guerra, lo cierto es que los colonos franceses se dedicaron a fundar nuevos establecimientos cada vez más hacia el este, expandiéndose hacia la zona española (VICTORIA OJEDA: 2010, p. 264). Para evitar los conflictos se llegó a un acuerdo, firmado en San Miguel de la Atalaya, el 29 de febrero de 1776, entre José Solano y el conde de Enmery, nuevo gobernador de Saint-Domingue, acuerdo que fue ratificado en Aranjuez en 1777. En él quedaba claramente detallada la frontera, que incluía en zona española las poblaciones de San Miguel de la Atalaya, San Rafael de la Angostura, Hincha y Las Caobas (ib.)

En Saint-Domingue, próspera colonia de plantación donde se había desarrollado exponencialmente la economía azucarera, el régimen esclavista era básico para la explotación del territorio, por lo que la declaración de 1789 en París sobre la igualdad de todos los hombres había encontrado fuerte oposición entre el sector de los colonos blancos y los mulatos libres, quienes se negaron a aceptarla (ib.)

La coalición formada en 1792 por Austria y Prusia con el fin de defender la Monarquía frente a los postulados de la Convención Nacional francesa, provocó la declaración de guerra el 20 de abril de ese mismo año; en febrero de 1793, la Convención declaró igualmente la guerra a Gran Bretaña y a las Provincias Unidas. En virtud de sus alianzas, y tras la honda impresión producida por la ejecución de Luis XVI, España declaró por su parte la guerra a la Convención el 27 de marzo de 1793<sup>36</sup>.

La declaración de las hostilidades fue hecha pública en la isla de Santo Domingo por el gobernador y capitán general, Joaquín García Moreno, mediante un bando de fecha 30 de mayo de 1793. Las autoridades dominicanas ya venían preparándose con anterioridad para esta situación, dado que el gobernador había recibido, mediante real orden de 22 de febrero de 1793, la consigna de atraer al bando español a los líderes de la revuelta de esclavos de la colonia francesa de Saint-Domingue, con la promesa de hacerlos súbditos de la corona española y concederles la libertad, además de otras «excepciones, goces y prerrogativas». Los miles de combatientes liderados por Jean-François Papillon («Juan Francisco» en las fuentes españolas), Georges Biasou y François Dominique Toussaint de Bréda (Toussaint Louverture), se unieron así a una nueva lucha, ahora bajo las banderas de la Monarquía hispana y con la designación de «Tropas Negras Auxiliares de Carlos IV» (VICTORIA OJEDA: 2010, p. 265).

Desde la Península, el teniente general Gabriel de Aristizábal fue enviado rumbo a La Habana, al mando de una escuadra, con el fin de proteger el comercio español y hostilizar la parte de la isla de Santo Domingo bajo domi-

---

(36) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 883, n.º 4, caja 2. «Decreto declarando la guerra a la Francia en 1793». Aranjuez, 23 de marzo de 1793.

nio francés. La escuadra estaba compuesta por los navíos *San Eugenio* (insignia), *San Juan Bautista*, *San Lorenzo*, *San Ysidro*, *San Gabriel* y *San Ramón*, y por las fragatas *Nuestra Señora de la O* y *Santa Águeda* (VELA Y CUADROS: 2022, p. 29).

### ***Avance español y toma de Bayajá (Fuerte Delfín)***

A finales de junio de 1793, las fuerzas españolas hacían preparativos en la frontera norte para asaltar el reducto de Juana Méndez (Ouanaminthe), separado del enclave español de Dajabón por el río del mismo nombre. En aquellos días llegaron noticias de los sangrientos sucesos de Le Cap (Cap-Française), en el Guarico<sup>37</sup>. Allí, el general Galbaud, nombrado gobernador general de Saint-Domingue, se había sublevado frente a los comisarios de la República Francesa, Léger-Félicité Sonthonax y Étienne Polverel, que habían llegado a La Española en septiembre de 1792 con el fin de atraer a los rebeldes mediante el compromiso de la abolición de la esclavitud. Los comisarios republicanos echaron mano de los varios miles de esclavos rebeldes de la llanura circundante de Plaine-du-Nord, que entraron en la ciudad y la incendiaron el 20 de junio. Allí perpetraron una matanza entre los colonos blancos que no pudieron huir con Galbaud y sus tropas. Aprovechando la incertidumbre ocasionada entre los defensores de Juana Méndez por dichos sucesos, Gaspar de Cassasola, el coronel del Regimiento de Cantabria al mando de las operaciones, intimó a la rendición a su comandante, el capitán La Fuillée, que capituló el día 28 de junio.

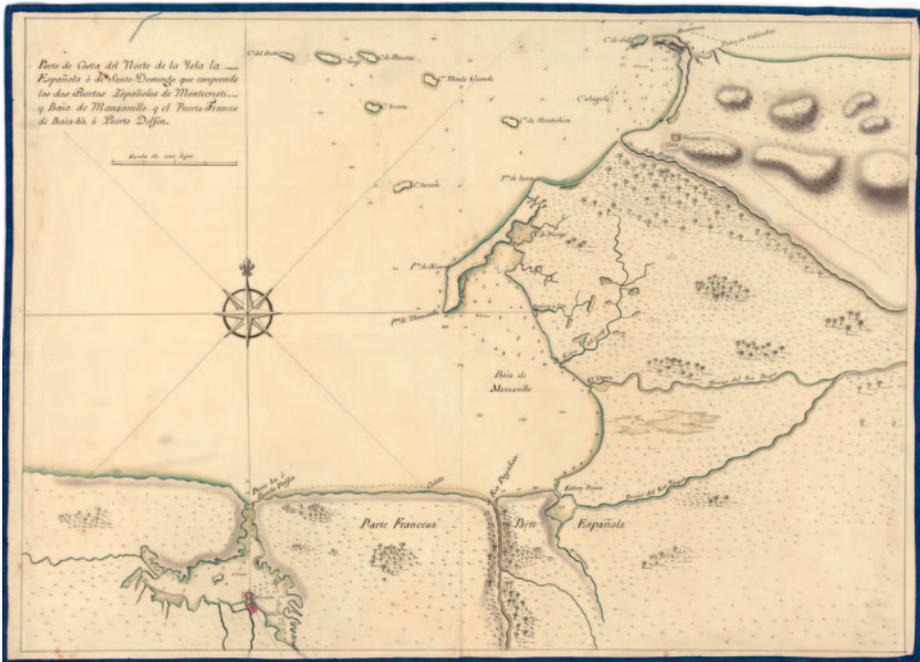
El avance de los españoles y sus tropas auxiliares sobre la colonia francesa fue rápido y certero: a principios del mes de agosto se produjo el desplome del Cordón del Oeste, cuando su nuevo comandante, el teniente coronel Brandicourt, que de simple dragón del Regimiento de Orleans había sido ascendido directamente a tal efecto, se pasó con sus tropas al bando español.

La desertión de Brandicourt permitió el avance de las fuerzas de Biassou y la ocupación de un amplio territorio que incluía Dondon, Plaisance, Leritbois, La Tannerie, Limbé y Gros Morne; por su parte, las tropas auxiliares al mando de Toussaint tomaron Marmelade; en la costa norte, habían caído en poder de los españoles Le Borgne y Port Margot; y en el oeste, Rivières, Petit Saint Louis, Terre Neuve, Ennery y el puerto de Gonaïves, que también fue tomado por Toussaint<sup>38</sup>.

---

(37) La población era llamada por los franceses Cap-Française o Le Cap, y conocida por los españoles como Guarico, denominando también así en las fuentes, por extensión, a toda el área circundante: desde el cabo de Monte Guarico o Punta Picolet, la bahía y la llanura conocida como Plaine du Nord, surcada por el río Guarico o Rivière du Haut du Cap.

(38) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra (SGU), Santo Domingo. *Correspondencia. Gobernador y Arzobispo*, leg. 7157, doc. 19. «Cartas de Joaquín García Moreno gobernador de la isla con documentos relativos a las operaciones militares y la rebelión de los negros en la parte francesa». Santo Domingo, 1793.



Parte de la costa norte de la isla La Española que comprende los dos puertos españoles de Montecristi y Bahía de Manzanillo y el puerto francés de Bayajá o Puerto Delfín. (Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército, PCGE, AR, T.3-C4-60)

En el mes de diciembre de 1793 se puso sitio a la importante plaza de Bayajá (Fort Dauphin), situada en la costa norte, en una operación conjunta tanto por tierra, con las tropas de ejército de operaciones al mando de Leonardo del Monte y las tropas negras auxiliares, como por mar, con la escuadra del teniente general Aristizábal, que bloqueó la entrada a la bahía<sup>39</sup>.

El 28 de enero de 1794, la escuadra de Aristizábal penetró en la bahía, donde conminó a la rendición incondicional de la plaza, que capituló al día siguiente. Fueron hechos prisioneros los 1.031 hombres de la guarnición y se tomaron cuarenta cañones de diversos calibres, así como gran cantidad de fusiles y municiones. El coronel Cassasola fue nombrado nuevo gobernador de la plaza.

El 7 de julio, las tropas auxiliares de Juan Francisco entraron en la población, donde perpetraron una matanza de franceses ante la pasividad de las tropas españolas. Ello ocasionó la creación desde el Consejo de Estado de una

---

(39) *Ibidem*, leg. 7158, exp. 37. «Joaquín García informa al conde del Campo de Alange del comienzo del asedio español a Fuerte Delfín». Santo Domingo, 24 de diciembre de 1793.

comisión de investigación de los hechos, encomendada al marqués del Socorro, José Solano y Bote. Los informes de este apuntaban a la responsabilidad del gobernador de Santo Domingo, Joaquín García, atemorizado ante las amenazas de rebelión de los soldados de Juan Francisco,

«los cuales[,] cansados[,] le dijeron que se había hecho amigo de los blancos y trabajaba para hacerlos entrar en la esclavitud, por lo que, en no liberándoles de sus amos antiguos, y proporcionándoles el saqueo de Fuerte Delfín lo abandonarían, reuniéndose a los otros bandidos, y que habiendo dado parte de esto Juan Francisco al Gobernador de Santo Domingo, este se creyó perdido si lo abandonaba, y tubo (*sic*) la culpable debilidad de concederle lo que pedía»<sup>40</sup>.

### *Defensa de Port Margot (Pomangó)*

En febrero de 1794, el brigadier de las tropas negras auxiliares Petit Thomas, persuadido por los comisarios franceses, se levantó contra los españoles y, dirigiéndose contra Port Margot, se hizo con la plaza. Después tomó el embarcadero con la intención de atacar Le Borgne, cuya guarnición del Regimiento Fijo de Puerto Rico, al mando del capitán Isidoro Linares, prevenida por un desertor de las tropas de Thomas, pudo organizar la defensa y evitar el asalto<sup>41</sup>.

El día 3, al mando del teniente de navío Ramón de Echalar, la goleta *San Bruno* había partido desde La Habana en dirección a la bahía de Manzanillo. Llegó a su destino el 9 de febrero cargada de municiones y pertrechos para el ejército de operaciones, y quedó a disposición de Aristizábal en esa zona hasta finales del mes de abril<sup>42</sup>.

Enterado el gobernador de Bayajá de la amenaza que se cernía sobre Le Borgne, envió a esa plaza refuerzos con víveres y pertrechos en un bergantín al mando del teniente de navío Luis Zuazo. El buque salió el día 13 de febrero, llevando también al general de las tropas auxiliares Juan Francisco con algunos de sus oficiales, y un piquete de cuarenta hombres al cargo de un subalterno. Juan Francisco desembarcó el día 20 en el fondeadero de Camp-Louise, cercano a Port Margot, y allí se reunió con el grueso de sus tropas, que se habían trasladado a pie, para dirigirse contra Petit Thomas. Atemoriza-

---

(40) *Ibídem*, leg. 7159, doc. 69. «Comisión al marqués del Socorro para averiguar en la isla las acusaciones contra el gobernador sobre la matanza de Bahijá por negros de Juan Francisco», Consejo de Estado de 24 de octubre de 1794.

(41) *Ibídem*, leg. 7159, exp. 49, doc. 237. «Informe del gobernador de Santo Domingo a la Corona española sobre la desertión de Petit Thomas y otros integrantes de las Tropas Negras Auxiliares de Carlos IV al bando francés», Bayajá, 16 de febrero de 1794.

(42) AGMAB, SEDM, EI. *Varios buques sueltos y sucesos de Indias*, leg. 19, doc. 120. «Documentos relativos a los oficiales que se destacaron en la defensa de Le Borgne y Port-Margot». Santo Domingo, 28 de enero de 1795.

do este último por la llegada de Juan Francisco, al que conocía por haber estado a sus órdenes, se puso en fuga sin esperar el ataque, abandonando Port Margot, que fue recuperado<sup>43</sup>.

Uno de los subalternos de Thomas pudo escapar en una canoa y dar aviso en el Guarico al general Pierrot, «para que salieran dos Corsarios cargados de tropa republicana para atacar al bergantín» y rescatar a su mayor general, que estaba prisionero en él. Llegadas las naves francesas, el teniente de navío Zuazo pudo rechazarlas con la artillería del propio bergantín y otras piezas que había en el embarcadero<sup>44</sup>.

En el mes de mayo se produjo la defección de Toussaint con sus tropas, que también se unieron a los republicanos franceses, para los que recuperaron varias de las plazas que había conquistado anteriormente: Les Gonaïves, Dondon, San Miguel de la Atalaya y otras.

El comandante de la escuadra, teniente general Aristizábal, asignó entonces al teniente de navío Echalar la defensa de la plaza de Le Borgne y demás puertos al oeste del Guarico. Para ello se agregó a la *San Bruno* la goleta *San Francisco*, al mando del teniente de navío Fernando Murillo, y ambas acudieron en socorro de la guarnición con municiones, pólvora y dos pedreros, además de treinta hombres para servicio en tierra y tropa de marinería para colaborar en la defensa de la plaza<sup>45</sup>.

A principios del mes de junio regresó la *San Bruno* a Bayajá, y allí se le agregó la balandra *Ventura*, al mando del teniente de navío José Goicoa, y poco después dos cañoneras más, *Divina Pastora* y *Sultana*, como refuerzos para la defensa de Le Borgne y Port Margot, las plazas más expuestas a los ataques del enemigo. Se encargaron de alejar de la costa a los corsarios enemigos, así como de cortar el tráfico de pequeñas embarcaciones que atendían con suministros y socorros a Le Cap –que permanecía aislada en poder de los republicanos franceses–, de las cuales apresaron once<sup>46</sup>.

El 4 de junio, el gobernador de Le Borgne, coronel Agustín Losada, envió a las fuerzas al mando del teniente de navío Echalar en auxilio de Port Margot, que se encontraba en situación comprometida ya que Bernardino, el comandante de las tropas negras auxiliares que lo defendía con quinientos hombres, estaba siendo atacado por tierra y por mar, y el enemigo había ocupado las alturas circundantes. El teniente de navío Echalar mandó reforzar la tripulación de la balandra *Ventura* con gente de la goleta *San Bruno*, que tuvo que quedarse en Le Borgne, pues ambos buques se hallaban en cuadro debido al elevado número de enfermos. Echalar pidió al gobernador también la lancha de servicio en plaza, que contaba con un cañón de 8.

Partió Echalar esa misma noche, con la intención de sorprender al enemigo antes del amanecer. Pero, impedido por la fuerte brisa contraria, llegó en

---

(43) *Ibídem.*

(44) *Ibídem.*

(45) *Ibídem.*

(46) *Ibídem.*



Goleta española apresando un bergantín corsario británico. (Óleo sobre lienzo de Augusto Ferrer-Dalmau: *Presa frente a Gibraltar*, 2016)

medio del ataque general que los franceses habían iniciado al salir el sol. La cañonera *Sultana* fue la primera en llegar al puerto, sobre las ocho de la mañana, y en entrar en fuego; detrás llegaron la cañonera de Le Borgne y, más tarde, la balandra *Ventura*, lo que obligó a retirarse a los atacantes<sup>47</sup>.

El piloto de la *San Bruno* Miguel Gómez de la Cruz, que estaba al mando de la cañonera *Divina Pastora*, informaba por su parte al teniente de navío Echalar «del espíritu con que se había portado la gente de su lancha», y que había visto obligado a batir diferentes puntos «para desembarazarse del crecido número de enemigos que con tesón atacaron el puerto»; en medio del combate, al haberse acabado los tacos para el fuego, «varios marineros pusieron sus camisas y calzones»<sup>48</sup>.

La cañonera hubo de hacer frente a tres cañones con que la hostigaron los enemigos, «conteniendo y derrotando a las dos aguerridas columnas enemigas que espada en mano marchaban a entrar en el puerto, y los obligó a ponerse en fuga con mucha pérdida de gente». Tras huir los atacantes, se recogieron en el campo veintiséis muertos, nueve caballos, varias armas, muchos cartuchos de

---

(47) *Ibidem.*

(48) *Ibidem.*

fusil y algunos de cañón con metralla. Por parte de los negros auxiliares hubo dos muertos y seis heridos, y en la tripulación de la *Divina Pastora* se registró un muerto y un marinero perdió una mano<sup>49</sup>.

Posteriormente supo el teniente de navío Echalar, por informaciones de prisioneros y desertores enemigos, que los atacantes eran unos cuatro mil, mandados por el mulato Vilar, general de la plaza de Le Cap. Tras la retirada había dejado en el campo más de doscientos hombres y quedó acampado con el resto de sus tropas a poca distancia del puerto. Con el fin de prevenir un nuevo ataque, Echalar acudió desde Le Borgne con la goleta *San Bruno*, con la que permaneció en Port Margot durante 36 días, hasta que pudo comprobar que las fuerzas de Vilar se habían retirado a la zona del Guarico. Dado lo avanzado de la estación y el consiguiente peligro de huracanes, decidió mantener para la defensa de la plaza solo a las dos cañoneras, retirando la *San Bruno* a Bayajá, que proporcionaba mejor protección<sup>50</sup>.

Los tenientes de navío José Goicoa y Ramón de Echalar, comandantes respectivos de la balandra *Ventura* y la goleta *San Bruno*, fueron objeto de felicitación —que se hizo extensiva a los hombres a su cargo—, por su defensa del puesto de Port Margot, por parte del gobernador de Santo Domingo y recomendados para el ascenso<sup>51</sup>.

### ***Pérdida de Le Borgne y Port Margot***

En septiembre de ese mismo año de 1794, el coronel Losada volvió a pedir al gobernador de Bayajá, Sebastián Calvo de la Puerta, marqués de Casa Calvo, refuerzo de hombres y municiones para la defensa de los puertos de Le Borgne y Port Margot. Así pues, la goleta *San Bruno* y la balandra *Ventura* fueron enviadas el día 18 con dieciocho hombres y las municiones solicitadas, escoltadas por la fragata *Nuestra Señora de la O*, con Antonio O'Carol al mando de la escuadra.

Port Margot, defendido por las tropas auxiliares al mando de Bernardino, estaba siendo hostigado desde hacía varios días —el día 17, los cañonazos de los combates se oían desde Le Borgne—. En la mañana del 18, la cañonera *San Francisco*, al mando de Andrés Antonio Caperuchiqui, se situó junto a la playa, comenzando a hostigar a los sitiadores, pero estos contaban con cuatro cañones de a 12, con los que abatieron el trinquete de la cañonera. Se unieron entonces a la *San Francisco* la *Divina Pastora* y otra cañonera, que habían acudido desde Le Borgne, y entre las tres pudieron batir a una balandra enemiga de 16 cañones, a la que pusieron en retirada. A las siete de la tarde se presentó en la *San Francisco* el comandante de Port Margot, quien comunicó que «iba a entregar la plaza, que tenía muchos muertos y que él marcha-

---

(49) *Ibidem*.

(50) *Ibidem*.

(51) *Ibidem*.



Vista del puerto de La Habana, tomada desde Casa Blanca (Litografía de Federico Mialhe: *Álbum pintoresco de la isla de Cuba*)

ba a Rivier Salé con dos cañones y doscientos hombres»<sup>52</sup>. Bernardino se encargaría de cubrir la retirada y se uniría después con el resto de las tropas auxiliares.

Entretanto, los tres buques de auxilio llegaron el día 19 a Le Borgne, en cuyo fondeadero entraron a las cinco de la tarde las dos embarcaciones menores, mientras la fragata *Nuestra Señora de la O* quedaba cruzando a la vista. Habiéndose enterado el coronel Losada de la caída de Port Margot en manos de los republicanos franceses, había decidido evacuar el puerto de Le Borgne ese mismo día:

«Habiendo los enemigos puesto en ejecución proyecto de cerrarnos por todas partes, y reunidas después todas sus fuerzas, atacarnos con decidida ventaja, empezaron a trabajar y levantaron un reducto en una de las alturas que nos dominaban por la avenida de Puerto Pé, y no podía impedirseles ni con nuestro cañón, porque no alcanzaba, ni con un violento ataque por lo débil de esta guarnición consistente en cien soldados y otro igual número de paisanos armados»<sup>53</sup>.

---

(52) *Ibídem*, *Escuadra de Don Gabriel de Aristizábal*, leg. 17, documento 85: «Andrés Antonio Caperchiqui, comandante de la cañonera *San Francisco*, informa de lo ocurrido en Port Margot, Le Borgne y Rivier SaleSalé». Le Borgne, 19 de septiembre de 1794.

(53) *Ibídem*. *Gobernador de Bahíajá*. *Oficios*. leg. 7160, doc. 7, ff. 47-53.



Restos del fuerte de San José en Bayajá, hoy Fort Liberté (Haití). (Fotografía de Nick Hobgoud, 2009, bajo licencia CC BY-SA 3.0)

Esa misma noche, el teniente de navío Echalar, como comandante de los buques auxiliares, dictó las órdenes oportunas para el embarque de las tropas de la guarnición y sus familias. Echando mano de cuantas lanchas y botes existían en el fondeadero, en cuatro horas se consiguió el embarque de toda la guarnición, que el propio Echalar calculó en unas ochocientas personas, de forma que partieron a las dos de la madrugada del día 20, para llegar a Bayajá al día siguiente. Por su parte, la fragata *Nuestra Señora de la O* y el bergantín *Rosario*, con otros buques particulares, recogieron en Rivier Salé a Bernardino con los trescientos o cuatrocientos hombres de tropas auxiliares que habían huido de Port Margot, que llegaron a Bayajá el día 24<sup>54</sup>. En la retirada de las tropas quedaron en poder de los enemigos el subteniente Carlos Savini y otros dieciséis hombres del Regimiento de Puerto Rico, que se hallaban destacados fuera de la plaza y no recibieron a tiempo el aviso del repliegue.

---

(54) *Ibíd.* *Sucesos de la Isla de Trinidad y Bayajá de Barlovento*, leg. 19, doc. 42. «Continuación del diario de todo lo ocurrido en la Escuadra de mi mando desde el 24 de agosto pasado hasta la fecha». Bayajá, 30 de septiembre de 1794.

En Bayajá se echó en falta cierto número de hombres de las tropas negras auxiliares que permanecían en la plaza al mando del general Juan Francisco, lo que provocó el recelo de los franceses blancos que, temiendo una masacre como la del 7 de julio –circulaban «ciertos rumores dentro de la villa de voces que habían oído a los negros de que en aquella noche había de haber una revolución»<sup>55</sup>–, habían abandonado Le Borgne y Port Margot buscando el refugio de las tropas españolas.

En prevención de tal posibilidad, y para hacer ver que esta vez estaba decidido a impedirlo, el gobernador, marqués de Casa Calvo, tomó las medidas oportunas de acuerdo con el jefe de la escuadra, O'Carol. Para cubrir la entrada a la bahía, la fragata *Nuestra Señora de la O* fondeó enfrente de la batería de Sans, reforzando esta y el castillo de la Boca con cincuenta hombres de Marina, y poniendo al mando de ambas fortalezas al capitán de fragata Martín Ferrer y al alférez de navío Fermín Otarola, respectivamente; el navío *San Ramón* se situó detrás del fuerte San José, que estaba emplazado en un saliente que daba al centro de la bahía, cubriendo la desembocadura del río y el terreno entre la plaza y el bosque con la cañonera de a 24 situada a su proa, en la misma boca del río; el navío *San Leandro* se apostó frente al camino que une el fuerte con la plaza; el *Santa Isabel* –navío comandante–, frente al muelle, y a su proa, junto a tierra, el bergantín *Rosario*, la balandra *Ventura*, la goleta *San Bruno* y la cañonera de a 12. En cuanto a la guarnición de la plaza, se reforzaron los puestos y se previno toda la artillería, además de tener «la tropa puesta sobre las armas en sus cuarteles, redobladas las guardias y prevenidos cuatro violentos, que a la cabeza de las columnas de infantería hubieran desalojado de la plaza cuantos negros existían en ella»<sup>56</sup>.

El general Juan Francisco, por su parte, que se encontraba fuera de la plaza, en el camino de Dajabón, fue llamado por el gobernador, pero no se presentó hasta el día 27

«porque había llovido muchísimo y los ríos estaban fuera de sus madres; dio mil satisfacciones al gobernador diciendo que no tenía la menor idea de cuanto había pasado, que la voz de matar a los mulatos y a los blancos había sido levantada por un picarón de un mulato que tenía en su ejército, el cual quedaba en la cárcel bien asegurado para que se le castigase»<sup>57</sup>.

Para mayor tranquilidad, Juan Francisco aseguró que haría salir de Bayajá a los mil auxiliares armados que había en la plaza, quedando en la población solamente él con sus oficiales y doce o quince hombres de custodia.

---

(55) *Ibidem*, doc. 40. «El general Aristizábal sobre pérdida de los puestos Borgne y Port Margot en la Isla de Santo Domingo». La Habana, 20 de enero de 1795.

(56) *Ibidem*, doc. 39. «El gobernador, marqués de Casa-Calvo trata de todas las ocurrencias de aquella plaza, con motivo de los puestos del Borgne y Port-Margot». Bayajá, 6 de octubre de 1794.

(57) *Ibidem*, doc. 42. «Continuación del diario de todo lo ocurrido en la Escuadra de mi mando desde el 24 de agosto pasado hasta la fecha». Bayajá, 30 de septiembre de 1794.



Goleta española perseguida por dos fragatas británicas. (Óleo sobre lienzo de Augusto Ferrer-Dalmau: *Caza al amanecer*, 2013)

El 22 de junio de 1795, en Suiza, se firmó el Tratado de Basilea entre la República Francesa y la Monarquía de Carlos IV, en el que se estipulaba que Francia debía devolver a España todo el territorio ocupado al sur de los Pirineos, pero a cambio la corona hispana se comprometía a entregar a Francia toda la isla de La Española, tanto sus conquistas en Saint-Domingue como toda la posesión de Santo Domingo. La decisión produjo la lógica consternación entre la población española, que debía abandonar la colonia, e hizo cundir entre las tropas de auxiliares el temor por haberse unido a los españoles, si bien el abandono no comenzó a hacerse efectivo hasta enero de 1801, forzado por la invasión de la parte española de la isla por Toussaint Louverture.

A finales del mes de agosto de 1795, la goleta *San Bruno*, al mando del teniente de navío Echalar, partía del puerto de La Habana para ponerse, por segunda vez, a las órdenes del gobernador de Santo Domingo, encargado de convoyar el bergantín correo de España *El Gallego* y el del comercio de Cádiz *Guerrero Montañés*. Al salir del puerto se incorporaron al convoy una fragata y un paquebote británicos. Con los cuatro buques cruzó la *San Bruno* el canal de

las Bahamas y, alcanzada la latitud que se había determinado previamente, se separó de ellos en dirección a La Española, según las órdenes recibidas. A la altura de las islas Ábaco fue avistada una corbeta, aparentemente británica, que se dirigió hacia la goleta a toda vela y no respondió a las señales de reconocimiento estipuladas. El teniente de navío Echalar decidió aprovechar la mayor velocidad de la *San Bruno* para evitar a la corbeta y no poner en riesgo su comisión. La persecución se mantuvo durante varios días, y en el curso de la misma la goleta llegó a recibir disparos de cañón de grueso calibre, por lo que su comandante decidió someter «mi pequeño buque a un esfuerzo de vela arriesgando a una avería de consideración, pero como la misma necesidad exigía el sostener con tesón un exceso de vela superior a la resistencia del buque, esta misma me produjo la suerte de que el enemigo desconfiase de mi alcance»<sup>58</sup>.

Así la *San Bruno* pudo finalmente tomar distancia de la corbeta y, en la mañana del 15 de septiembre, divisó la punta de Aguadillas, en la isla de Puerto Rico, dirigiéndose a la rada de Mayagüez con objeto de componer el velamen, arreglar las jarcias y hacer aguada para poder continuar a su destino de Santo Domingo.

### Guerra anglo-española (1796-1802)

La pertenencia a la Primera Coalición junto a Gran Bretaña había puesto a la Monarquía en una situación muy comprometida. Las relaciones entre ambas coronas eran tensas y discordantes; y, tras la Paz de Basilea, este ambiente de hostilidad y rivalidad entre ambas monarquías quedó de manifiesto. En palabras del rey al Consejo de Estado, «después de ajustada mi paz con la República francesa solo he tenido los más fundados motivos para suponer a Inglaterra intenciones de atacar mis posesiones en América»<sup>59</sup>.

En agosto de 1796, Godoy firmó con Francia el Tratado de San Ildefonso, por el cual la Monarquía española y la República Francesa establecían una alianza militar, lo que significaba precipitar el inevitable enfrentamiento con los británicos. La denominada Escuadra de Operaciones, al mando de Aristizábal, se encontraba todavía en La Habana con el fin de defender el Caribe, las Antillas y el golfo de México, área estratégica de vital importancia para el Imperio. Para ello debía contar solamente con las fuerzas allí destinadas, puesto que el envío de una escuadra de refuerzo desde la Península, al mando del marqués del Socorro, había sido finalmente descartado<sup>60</sup>.

(58) *Ibíd.*, leg. 19, doc. 140. «Ramón de Echalar, comandante de la goleta *San Bruno*, informa de los motivos de su llegada y el objetivo de su misión». Mayagüez (Puerto Rico), 17 de septiembre de 1795.

(59) AHN, Estado, leg. 4198. «Actas del Consejo de Estado». Madrid, 1795.

(60) AGMAB, SEDM, EI. *Escuadra del marqués del Socorro*, leg. 21, doc. 122. «Documentos relativos a la Real Orden de que cese el marqués del Socorro en el mando de la escuadra que se había puesto a su mando, debido a que ha dejado de ser necesario que esta vaya a América». Cádiz, 6 de septiembre de 1796.



valioso cargamento de añil. Ante la amenaza de perderlo a manos de los corsarios británicos, y teniendo en cuenta la poca defensa de aquella plaza, el gobernador solicitó auxilio al comandante general de Marina, Juan de Araoz. Este determinó que se trasladaran a ese puerto las fragatas *Nuestra Señora de la O* y *Santa Perpetua*, para escoltar dicha nave hasta La Habana. Aprovechando el viaje, las fragatas transportaron armamento y víveres para el puerto de Trujillo. Resolvió también Araoz que fueran acompañadas –con el fin de relevar al bergantín *San Antonio*– por el bergantín *Flecha* y la goleta *San Bruno*, al mando de los tenientes de navío Ciriaco de Llano y Ángel Crespo, respectivamente, que se hallaban entonces en la bahía de Matanzas protegiendo la carga y conducción de maderas destinadas al arsenal de La Habana<sup>63</sup>.

El día 3 de abril partió de La Habana el convoy con las citadas naves, al mando del capitán de fragata Pedro Sáenz de la Guardia, junto con el mercante *Hermosa María*, que transportaba material de artillería también destinado a Trujillo. A su paso por el cabo de San Antonio, la escuadra represó una goleta española que había sido tomada por los británicos, y el día 11 de abril capturó una fragata mercante británica de nombre *Príncipe Guillermo* (*Prince William Henry*). Al día siguiente la expedición llegó a su destino, donde descargó con rapidez su cargamento, quedando lista para partir de regreso el día 20<sup>64</sup>.

Estando todavía en Trujillo se presentó un bergantín parlamentario británico que traía prisioneros españoles, con la noticia de que una escuadra enemiga al mando del capitán de navío John Barret, compuesta por dos navíos, cuatro fragatas, tres bergantines y cinco transportes –uno de ellos era la *Príncipe Guillermo*, la fragata apresada por Sáenz de la Guardia–, con 1.600 hombres, había ocupado el día 11 la isla de Roatán, situada a unas cuarenta millas de Trujillo, donde instaló a varios centenares de garífunas<sup>65</sup>. La isla pudo ser inmediatamente reconquistada por una audaz expedición, organizada con trece voluntarios por el funcionario del puerto de Trujillo José Rossi y Rubí, quien convenció a los garífunas de ponerse al servicio del rey de España y rechazar a los británicos. El día 25 regresaron a La Habana las dos fragatas y el bergantín *San Antonio*, mientras que la *San Bruno* se quedó, junto con el bergantín *Flecha*, para atender las necesidades de aquella costa<sup>66</sup>.

---

(63) *Ibíd.* *Cartas del Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 22, doc. 6. «El comandante general de Marina informa acerca de la misión en el puerto de Trujillo a la que están destinadas las fragatas *Santa Perpetua* y *Nuestra Señora de la O*». La Habana, 15 de marzo de 1797.

(64) *Ibíd.*, doc. 18. «El comandante general de Marina en La Habana da cuenta de las operaciones de las fragatas *Perpetua* y *N.ª S.ª de la O*, bergantín *Flecha* y goleta *Bruno*, en su comisión de conducir a Trujillo harina y pertrechos». La Habana, 22 de agosto de 1797.

(65) Los garífunas, también conocidos como caribes negros, eran un grupo étnico formado por mestizaje de indios caribes y arahuacos con esclavos negros africanos.

(66) *Ibíd.* *Cartas de Gabriel de Aristizábal*, leg. 22, doc. 166. «Don Gabriel Aristizábal avisa la salida del puerto de La Habana para el de Trujillo de las fragatas *Perpetua* y *O*, bergantín *Flecha* y goleta *Bruno*». La Habana, 12 de agosto de 1797.

En este contexto de guerra contra los británicos, se sucedían los enfrentamientos y escaramuzas navales, de manera que los buques de la Escuadra de Operaciones se agrupaban y disgregaban en función de las necesidades inmediatas. Así, el 16 de mayo se formó en La Habana una división mandada por el brigadier Francisco Muñoz y Goossens, compuesta por las fragatas *Anfitrite* y *Nuestra Señora de la O*, los bergantines *Resolución* y *Príncipe*, la goleta *San Bruno* y la balandra *Ventura*, para dar caza a un navío británico de 50 cañones que había capturado cuatro de los nueve mercantes de un convoy de Cartagena de Indias. Posteriormente, el 8 de junio, se formó otra división al mando del capitán de fragata Diego Villagómez, compuesta por las fragatas *Juno* y *Sirena*, el bergantín *Flecha* y la goleta *San Bruno*, ante el aviso dado desde el castillo de El Morro, de La Habana, del avistamiento de una fragata sospechosa (VELA Y CUADROS: 2022, p. 36).

### *Expedición a Walis*

Ya en enero de 1798, el gobernador y capitán general de Yucatán, Arturo O'Neill, comenzó los preparativos de una expedición naval para atacar los establecimientos británicos en Walis<sup>67</sup>.

A finales del mes de abril arribaron a Trujillo, al mando del teniente de navío Ciriaco de Llano, el bergantín *Flecha* y la goleta *San Bruno* convoyando cinco buques con cargamento de víveres y otros efectos, aunque en esta ocasión no se había podido proveer ni el armamento ni los oficiales de Marina requeridos por el gobernador. La escasez de oficiales hacía necesario el empleo de los cadetes del Regimiento Fijo para comandar las lanchas cañoneras y demás buques del Gran Lago de Granada (lago Cocibolca)<sup>68</sup>.

El comandante general de Marina había informado a finales de enero de la expedición contra Walis proyectada por el gobernador de Yucatán, para lo que solicitó el envío del bergantín *Flecha* y la *San Bruno*. El gobernador de Guatemala, José Domás y Valle, respondió rápidamente que

«tanto los dos expresados buques, como alguna porción de víveres, dinero y morenos aguerridos de los alistados y convencionistas que se hallan en Trujillo estarán prontos para el primer aviso que comunique a dicho puerto, y se hallarán con la debida anticipación en la isla de Roatán, donde conviene sea la unión de todas las fuerzas preparadas al intento»<sup>69</sup>.

---

(67) Archivo General de Indias (AGI), Estado, 26, N.2. «Carta n.º 456 de marqués de Branciforte, virrey de Nueva España al Príncipe de la Paz, secretario de Estado, dando cuenta de la empresa proyectada por Arturo O'Neill, gobernador de Yucatán, contra los establecimientos ingleses en Walis». Orizaba, 29 de abril de 1797.

(68) AGS, SGU, leg. 6937.3, f. 11. «Arribo al puerto de Trujillo del bergantín *Flecha* y la goleta *Bruno* destinados para expedición contra posesiones inglesas». Guatemala, 3 de mayo de 1798.

(69) *Ibidem*.



y, con la excusa de tener ocupados sus buques en la defensa de Trujillo, denegó el apoyo previsto de la goleta *San Bruno* y el bergantín *Flecha*<sup>71</sup>.

Entre el 3 y el 10 de septiembre se ejecutó el ataque a Walis, que pudo ser rechazado por los británicos merced a la eficaz defensa que presentaron ante la mermada expedición española. Además de la citada disminución de los buques y efectivos de la expedición, la fiebre amarilla y el dengue afectaron seriamente a las tropas españolas, entre las que causaron numerosas bajas<sup>72</sup>.

### *Disolución de la Escuadra de Operaciones y Paz de Amiens*

Las carencias de la Escuadra de Operaciones, que reflejaban el creciente deterioro de la Armada, comenzaron a ser cada vez más evidentes y su situación se fue volviendo más apurada. En noviembre de 1798, una escuadra británica formada por tres navíos y dos fragatas se dejó ver frente al puerto de La Habana, donde permaneció hasta el anochecer sin ser molestada. Ante el riesgo al que la plaza quedaba expuesta por las deficiencias en el mantenimiento de los buques, Gabriel de Aristizábal pidió un informe al comandante de Ingenieros acerca del estado de la escuadra. El informe detallaba que, de los buques que la componían, solo el navío *Asia* se hallaba listo para navegar con su tripulación y guarnición completa; los navíos *San Eugenio*, *Ángel* y *Santa Isabel* únicamente podrían utilizarse en caso de urgencia y para intervenciones muy puntuales; dada la total falta de tropa y marinería, tan solo se podrían esquifar las embarcaciones menores; el *San Leandro* se encontraba enteramente imposibilitado y pendiente de una reparación urgente, mientras que el navío *San Ramón* se hallaba en carena<sup>73</sup>.

Ante el inminente peligro de un ataque enemigo a La Habana, en marzo de 1799 Aristizábal informaba de la dificultad de defender la plaza con los medios disponibles:

«Si llega a tener efecto, no dejaré de favorecer al enemigo la corta o ninguna resistencia que por mi parte yo puedo oponerle con las extenuadas fuerzas de mi mando (...); únicamente existen en este puerto 6 navíos y tres fragatas casi todos inhábiles, tanto por sus cascos, como por falta de gente y pertrechos. (...) aún podrían en el deplorable estado en que se hallan rendir alguna utilidad apostándo-

---

(71) AGI, Estado, 26, N.70. «Carta n.º 537 de marqués de Branciforte, virrey de Nueva España al Príncipe de la Paz, secretario de Estado, remitiendo copia de la contestación de Arturo O'Neill, capitán general de Yucatán, con motivo de los auxilios que éste pidió para atacar los establecimientos ingleses en Walis». Orizaba, 31 de octubre de 1797.

(72) AGMAB, SEDM, EI. *Virrey de Nueva España*, leg. 26, doc. 30. «El virrey de Nueva España avisa el arribo a Veracruz procedente de Campeche de las fragatas *Minerva* y *O*, con noticias de la expedición a Walis». México, 27 de septiembre de 1798.

(73) *Ibidem*. *Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 24, doc. 20. «Juan de Araoz informa de que se ha presentado a la vista de La Habana la escuadra inglesa y permanece en esos mares». La Habana, 16 de noviembre de 1798.

los en diversos puntos del puerto para que jueguen la artillería de una banda si tuviesen gente necesaria para su servicio»<sup>74</sup>.

El mal estado de los buques de la Escuadra de Operaciones, unido a la falta permanente de recursos y de marinería, provocó finalmente su disolución en diciembre de 1799. Solamente se mantuvieron los navíos *San Ramón*, *San Ildefonso*, *San Pedro* y *Asia*, la fragata *Anfitrite*, los bergantines *San Antonio* y *Flecha*, y la goleta *San Bruno*<sup>75</sup>.

El agotamiento de los contendientes condujo poco tiempo después a la firma de los acuerdos preliminares de paz para terminar con las hostilidades, ratificados oficialmente el 25 de marzo de 1802 en Amiens.

### El final de la goleta *San Bruno*

Con arreglo a la real orden de 16 de septiembre de 1801, el día 14 de marzo de 1804 la Junta de Marina en La Habana se reunió para el reconocimiento y evaluación del navío *San Eugenio*, el paquebote *San Carlos*, la goleta *San Bruno* y la balandra *Terrible*. El preceptivo informe del director comandante de Ingenieros indicaba que

«en el navío *San Eugenio* se halló la mayor parte o casi toda la tablonería exterior enteramente inútil: los miembros en su totalidad como de un tercio de vida, pero sembrado de lunares enteramente podridos, toda la tablazón de las cubiertas, la del alcázar y castillo absolutamente inútil; (...) pero, como a más de los defectos dichos se halla este buque tan quebrantado que pasa de tres y medio pies el arqueado de sus cubiertas, y es preciso desligarlo todo a causa de las pudriciones observadas, lo conceptúo incapaz de carenarse a flote porque es imposible que diese las dos quillas sin aumentar su quebranto (...) Que el paquebot *San Carlos* por ser general la pudrición que en él se ha observado se halla incapaz de carenarse. Que la goleta *Bruno* y balandra *Terrible* se hallan en el mismo estado, y como por otra parte es tanta la inutilidad que prometen, se hallan en el caso de verdadera exclusión»<sup>76</sup>.

Declarada la exclusión de los buques, debía procederse a su venta en pública subasta. La escasez de recursos también había provocado una falta de

---

(74) *Ibidem. Comandante de la Escuadra de Operaciones de América, Gabriel de Aristizábal*, leg. 26, doc. 94. «El comandante general de la escuadra de operaciones de América, Gabriel de Aristizábal, comunica el mal estado de la escuadra ante el ataque con que amenazan los enemigos». La Habana, 6 de marzo de 1799.

(75) *Ibidem. Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 27, doc. 27. «Estado general de la fuerza de los navíos *San Ramón*, *San Ildefonso*, *San Pedro*, *Asia*, fragata *Anfitrite*, bergantines *San Antonio* y *Flecha* y goleta *San Bruno* en el Apostadero de La Habana». La Habana, 31 de mayo de 1800.

(76) *Ibidem. Comandante General de Marina de La Habana*, leg. 36, doc. 10. «El Comandante General de Marina de La Habana participa el reconocimiento y exclusión por la Junta de Marina del navío *San Eugenio*, paquebot *San Carlos*, goleta *Bruno* y balandra *Terrible*». La Habana, 15 de marzo de 1804.

carpinteros en el arsenal, pues se había despedido a los trabajadores de la maestranza «a causa de no tener con que pagarla». Esto impedía que los buques excluidos pudieran desbaratarse para aprovechar sus piezas, como se había solido hacer en casos anteriores; y de ahí el tener que recurrir a venderlos en subasta<sup>77</sup>. No obstante, en el Estado General de la Real Armada de 1808, la goleta *San Bruno* sigue figurando, todavía armada, en la relación de buques del departamento de Cádiz<sup>78</sup>.

## Conclusiones

El arsenal de La Habana fue uno de los centros navales estratégicos más importantes, por su relevante posición en la construcción de buques para la Armada y la destacada calidad en los mismos. Al lado de los grandes navíos de línea y los enormes buques de guerra, que constituyeron la fuerza principal de combate de la Armada, se construyeron diversos modelos de pequeños unidades especializadas en distintas funciones, que sirvieron de fuerza auxiliar y cumplieron importantes cometidos, fundamentales para la defensa y control de los territorios dominados por la corona española.

En la zona del Caribe, bajo la jurisdicción de la Comandancia Militar de Marina de La Habana, la goleta *San Bruno* destacó en muy diversas comisiones en las últimas décadas del siglo, si bien, por su ligereza y rapidez, se prefirió destinarla a misiones de abastecimiento, correo, exploración y vigilancia de las costas. Durante varios años, entre 1786 y 1793, la *San Bruno* estuvo principalmente destinada a Costa de Mosquitos, donde, en relevos periódicos con otros buques menores, desempeñó las mencionadas funciones y, señaladamente, la vigilancia sobre la evacuación del territorio por parte de los colonos británicos, en cumplimiento de la Convención de Londres. En estos territorios, a los que la Corona otorgaba gran importancia, la goleta *San Bruno* realizó también una importante labor de exploración sobre el terreno, que incluía el levantamiento de planos y cartas náuticas para el exacto conocimiento de la zona.

Cuando fue declarada la guerra a la Convención republicana francesa, y la Monarquía española conformó una precaria alianza con los británicos, a la *San Bruno* se la destinó a las operaciones en la isla de La Española. Integrada entonces en la escuadra del teniente general Aristizábal, participó en diversas misiones de combate, destacando en la defensa de los puertos de Le Borgne y Port Margot. En un informe conservado en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán –en el que el comandante de la goleta, teniente de navío Ramón de Echalar, describe detalladamente el combate sostenido con una balandra enemiga– ha quedado constancia de la secuencia de disposiciones y maniobras desplegadas por la *San Bruno* en estas ocasiones: aviso, aproxima-

---

(77) *Ibidem.*

(78) *Estado General de la Real Armada. Año de 1808.* Imprenta Real, Madrid, p. 154.

ción en enfilada, maniobra para situarse por la aleta y descarga de su batería, intimación a la rendición, descargas de fusilería en la corta distancia, intento de abordaje.

Uno de los problemas a los que se enfrentaba la Armada en aquellos años era el de la falta de personal para la dotación de los buques. La proliferación de epidemias y enfermedades tropicales dieztaba las tripulaciones, lo que se convirtió en un importante factor de riesgo en los últimos años del siglo, cuando la falta de recursos impedía reponer satisfactoriamente las plantillas. En muchas ocasiones, los buques se quedaban en puerto, y sus tripulaciones servían para completar la dotación de otro buque. Este fue el caso de la goleta *San Bruno* y de la balandra *Ventura* en los combates de La Española en junio de 1794.

En este sentido, una de las causas del fracaso de la expedición contra los establecimientos británicos en Walis, en septiembre de 1798, fue el haber quedado las tripulaciones en cuadro, a causa de una epidemia de dengue y fiebre amarilla; a esto se añadieron las condiciones naturales de aquella costa, cuyas aguas, por su poca profundidad, impedían la aproximación de las fragatas y bergantines, e incluso, en una ocasión, llegó a darse el caso de que varara una de las goletas. Esta circunstancia era común a muchas de aquellas costas, lo que aumentaba la importancia del empleo de buques menores, así como la necesidad de reconocer litorales y puertos para tener constancia de sus condiciones de navegación.

Respecto a otros elementos naturales de importancia, hay que mencionar la influencia de los factores climáticos del mar Caribe, donde las tormentas tropicales, los huracanes o las fuertes rachas de viento, dada su asiduidad, afectaban frecuentemente a los buques. En repetidas ocasiones quedó dañado por esta causa el palo mayor de la goleta *San Bruno*, que debía reponerse en el arsenal de La Habana, si bien la operación se verificaba generalmente en pocos días.

A pesar de sus frecuentes daños y reparaciones, la *San Bruno* tuvo una vida útil bastante prolongada, de casi un cuarto de siglo, superior a la media de los buques de la época. Durante este tiempo, la goleta desarrolló una incesante e intensa actividad, hasta que el deterioro de sus elementos hizo recomendable su baja en el servicio ya a primeros del siglo XIX. En este momento, la falta de recursos en la Armada se había vuelto tan patente que los buques excluidos debían ser vendidos en pública subasta, por la imposibilidad de desbaratarlos al no tener carpinteros.

Por último, es preciso destacar la notoria labor realizada por los oficiales que estuvieron al mando de la goleta (tenientes de navío José del Río, Miguel de Palacios, Ramón de Echalar y Ángel Crespo; teniente de fragata Ignacio Basave, y alférez de navío Francisco Villegas), que en todo momento cumplieron con buen oficio las misiones encomendadas, fueron felicitados en repetidas ocasiones y dieron frecuentes muestras de su gran preparación, capacidad y eficacia.

## Fuentes y bibliografía

### Fuentes documentales

- Archivo General de Indias (AGI), sección de Estado
- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría del Estado y del Despacho de Marina, Expediciones a Indias
- Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra
- Archivo Histórico Nacional (AHN), sección de Estado
- Biblioteca Nacional (BN), Manuscritos, Mapas, Papeles varios relativos a América Central.

### Bibliografía citada

- ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2015). «El Arsenal de La Habana en el siglo XVIII». En QUINTERO GONZÁLEZ, José (coord.) *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios*. Ayuntamiento de San Fernando, 143-162.
- BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup> (2012). «Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)». En G.<sup>a</sup> HURTADO, Manuel-Reyes (ed.) *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid, Sílex, 101-120.
- CRUZ BARNEY, Óscar (1998). El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Rivillagigedo. *Revista de Historia Naval*, 60, 45-62. Madrid.
- DAWSON, Frank Griffith (1983). William Pitt's Settlement at Black River on the Mosquito Shore: A Challenge to Spain in Central America, 1732-87. *The Hispanic American Historical Review*, 63(4), 677-706.
- ESCRIGAS RODRÍGUEZ, Juan (2020). El Real Arsenal de La Habana. *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, 315-333.
- Estado General de la Real Armada. Año de 1808*. Madrid, Imprenta Real.
- KRIZOVA, Markéta (2014). Costa de Mosquitia: en la encrucijada de los procesos atlánticos y las ambiciones locales. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 60, 139-173.
- MANERA REGUEYRA, Enrique (1981). *El buque en la Armada española*. Madrid, Sílex.
- MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, M.<sup>a</sup> Luisa (2021). La exploración de Centroamérica en el siglo XVIII. Expediciones por la costa Mosquitia. *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*. Extraordinario I, 377-396.
- MOYA SORDO, Vera (2021). Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII. *Revista Universitaria de Historia Militar*, X, 20, 125-147.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo (2002). Defender los puertos o puertas en aquellas Indias: despliegue y operatividad de la Real Armada en América durante la guerra 1769-1802. *Anuario de Estudios Americanos*, 79, 2, 673-703. Sevilla.
- SEVILLA SOLER, M.<sup>a</sup> Rosario (1980). *Santo Domingo, tierra de frontera (1750-1800)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- TORREJÓN CHAVES Juan (2002). La construcción naval militar española en el siglo XVIII: tendencias, programas y constructores. «Arsenales y Construcción Naval en el Siglo de la Ilustración». *XXVI Jornadas de Historia Marítima. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 41, 131-180. Madrid.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2021). *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, Desperta Ferro.
- VELA Y CUADROS, Rubén E. (2022). Las divisiones de las escuadras de La Habana durante el conflicto anglo-español (1796-1801). *Revista de Historia Naval*, 57, 27-61. Madrid.
- VICTORIA OJEDA, Jorge (2010). De la revolución haitiana a la guerra franco-hispana (1793-1795): papel de las tropas auxiliares en esa historia. *Boletín Americanista*, año LX, 1, 60, 263-283. Barcelona.
- VIDAL ORTEGA, Antonino y ROMÁN ROMERO, Raúl (2018). De vasallos británicos a súbditos

LA GOLETA SAN BRUNO Y LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL CARIBE A FINALES...

españoles. Los márgenes borrosos de los imperios en el Caribe occidental a finales del siglo XVIII y principios del XIX. *Temas Americanistas*, 40, 161-187.

***Bibliografía adicional recomendada***

- MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, M.<sup>a</sup> Luisa (2015). *La colonización de la costa centroamericana de la Mosquitia en el siglo XVIII*. Universidad de Valladolid.
- PORRO GUTIÉRREZ, Jesús M.<sup>a</sup> (1993). Inquietudes en la parte española de la isla sobre la sublevación de los esclavos en Saint-Domingue. *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 10, 165-179. Alcalá de Henares.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel (2008). *El astillero de La Habana y la construcción naval militar, 1700-1750*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- (2018). *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*. Madrid, Ministerio de Defensa.

## INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

Revista de Historia Naval

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL)

Revista de Historia Naval

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA

<https://publicaciones.defensa.gob.es/revistas.html>