

LUIS DELGADO

# La fragata *Lealtad*

DEL MAR CARIBE AL CANTÁBRICO

UNA SAGA MARINERA ESPAÑOLA

Editorial Noray

# LA FRAGATA LEALTAD

**Una Saga Marinera Española Nº23**

Autor: Luis Delgado Bañon

ISBN: 9788474862539

Generado con: QualityEbook v0.70

# La fragata *Lealtad*

**DEL MAR CARIBE AL CAN-  
TABRICO**

Luis Delgado Bañón

*Una saga marinera española, XXIII*

© Luis Delgado Bañón 2013  
ISBN: 9788474862539



Entre 1825 y 1834 tienen lugar importantes acontecimientos históricos que Luis Delgado nos narra en dos escenarios históricos bien distintos y alejados entre sí. En la primera parte de la obra, nos presenta las actuaciones de una división naval mandada por el brigadier de la Armada don Ángel Laborde, un personaje extraordinario y escasamente conocido. La división, con base en La Habana y donde queda encuadrada la fragata Lealtad, deberá afrontar las amenazas de las nuevas naciones americanas independizadas, con guerra declarada a España e intentos de levantamiento en las islas de Cuba y Puerto Rico. En dicho periodo también tienen lugar los intentos de recuperación de nuestros antiguos virreinos, tanto en Tierra Firme como en México. El primero protagonizado por el coronel Arizábalo en La Guaira. El segundo, más serio, importante y planificado, la conocida como operación Barradas o desembarco en Cabo Rojo, cercano a Veracruz. La segunda parte de la obra aborda los movimientos navales iniciales de la Primera Guerra Carlista. La fragata Lealtad, nombrada en principio para formar parte de la escuadra de Observación, deberá trasladarse meses después al Cantábrico en misión de vigilancia contra el tráfico de armas carlista. En el aspecto puramente novelesco, nuestro protagonista, el teniente de fragata Francisco Leñanza, además de padecer los duros avatares de mar y guerra habituales en su carrera, sufrirá con enorme peligro diferentes atentados en tierra y a bordo contra su persona. Quien busca su mal a toda costa, le hará padecer una misteriosa situación que no es capaz de comprender.



*Para Araceli, preciosa niña con querido y lejano nombre familiar;  
apareada entre mechones de colores inciertos, miradas blancas,  
lloros de fuerza desgarradora y ágil movimiento de piernas.*

*Le dedico esta obra con todo mi cariño,  
aunque haya interrumpido una y mil veces  
la escritura de estas páginas con sus alarmantes gemidos.*

—oOo—

Diversas sugerencias recibidas de amigos y fieles lectores me obligan a recalcar que todos los hechos históricos narrados en las obras de esta colección, así como los escenarios geográficos, cargos, empleos, destinos, vicisitudes personales, especificaciones de unidades a flote o en tierra, así como las situaciones sufridas por ellos se ajustan en un cien por cien a la realidad histórica, de acuerdo a los fondos consultados con la necesaria profundidad y el compromiso adquirido ante documentaciones contrarias.

Es mi intención escribir novela histórica y no ese tipo de historia-ficción utilizada con profusión por autores británicos de temas navales. Tan sólo aquellos personajes a los que aparejo las narraciones y episodios claramente novelescos son fruto absoluto de mi imaginación.

—oOo—

*¡Tierra! Cantó el vigiador, grumete salta a la banda,  
horizonte en línea gris, rayos de luz en el alma,  
promesas de un nuevo amor, corazón que bate palmas*

Cancionero popular

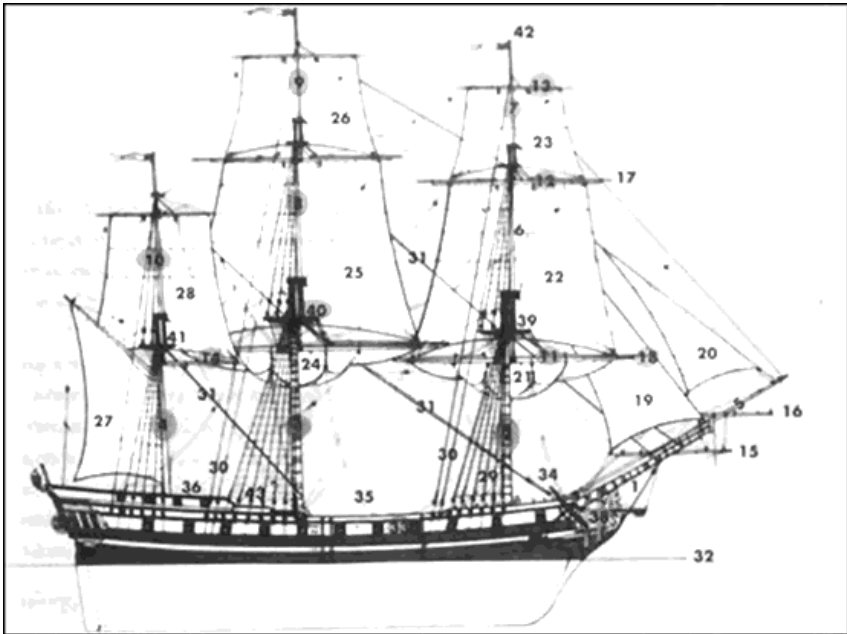
*Calços que pisan el muelle, marea que aún reclama  
al cuerpo su movimiento en cruces y por la llana.  
Sentimientos de ternura, pasión que revienta al alza.  
Nace el cariño con fuerza, brota el ardor en la cara,  
nuevo arrebató de fuego hasta levar las dos anclas.*

Cancionero popular

*El Sabio Alfonso, de noble estirpe, erigió la fábrica marine-  
ra  
para conseguir el austro con sus bajeles.*

Frontispicio de las Reales Atarazanas de Barcelona





1. Palo trinquete	2. Mayor (vela)
3. Palo mayor	4. Gavia
5. Palo mesana	6. Juanete mayor
7. Botalón del foque	8. Juanete de proa
9. Bauprés	10. Cangreja
11. Mastelero de velacho	12. Sobremesana
13. Mastelero de juanete de proa	14. Jarcia
15. Mastelero mayor o de gavia	16. Obenques
17. Mastelero de juanete mayor	18. Estays
19. Mastelero de sobremesana	20. Línea de flotación
21. Verga del trinquete	22. Portas para la artillería
23. Verga del velacho	24. Castillo
25. Verga del juanete	26. Combés
27. Verga de gata o verga seca	28. Toldilla
29. Verga de cebadera	30. Jardín (servicios de oficiales)
31. Verga de sobrecebadera	32. Beque (servicios de marinería)
33. Botalón de ala del trinquete	34. Cofa del trinquete
35. Botalón de rastrea	36. Cofa del mayor
37. Foque	38. Cofa del mesana
39. Contrafoque	40. Galleta del palo trinquete

<b>41.</b> Trinquete (vela)	<b>42.</b> Alcázar
<b>43.</b> Velacho	<b>44.</b>

## Prólogo

ADEMÁS de entrar en momentos concretos e importantes de nuestro protagonismo naval en los últimos años del nefasto reinado de Fernando VII y primeros pasos de las Guerras Carlistas, en esta nueva obra de mi colección de novela histórica naval, *Una Saga Marinera Española*, alcanzamos poco a poco los momentos finales de la historia de la navegación en los que la vela dominaba las aguas como único o principal elemento propulsor. Durante muchos siglos, el soplo del denostado o querido dios Eolo había abarcado casi todas las aspiraciones del hombre de mar para moverse sobre mares y océanos. Pero no se debía dejar de lado ni escamotear la importancia de los ingenios del hombre desarrollados de forma general, y en particular aquellos que afectaban en sentido directo a la propulsión de los buques sobre las aguas.

A lo largo de la Historia y sin pausa, el arte de navegar se había visto influenciado de forma permanente por los estudios y avances de tantos elementos, que incidían por llano en el simple hecho de que un buque debiera desplazarse de un punto a otro del globo por mares u océanos. Y si tales navegaciones se llevaron a cabo en la antigüedad de forma empírica y en base a la acumulación de experiencias sufridas en mayor o menor medida por los hombres de mar, la ciencia en su más pura concepción acabó por rellenar los espacios blancos, que no eran pocos y que tantas vidas dejaron sobre las aguas. Tanto en los desarrollos industriales que afectaron a la construcción naval, como en todas las ciencias náuticas aplicadas, se avanzaba a pasos agigantados en aquella primera mitad del siglo XIX. Además de producirse novedosos y fundamentales avances en

la ingeniería naval, con la propulsión mecánica situada en cabeza de lanza, notables progresos aparecían en las ciencias aplicadas como Cartografía, Astronomía, Hidrografía, Navegación y tantas otras, con la seguridad de todo buque en la mar como faro indicador. Y aunque se producían con escasas miradas hacia popa, debemos reconocer que en algunos casos particulares se renegaba de forma más o menos abierta de todo lo nuevo, esos vientos desconocidos de los que muchos recelaban con mayor o menor fundamento.

La utilización del vapor y su aplicación práctica a los asuntos de la mar no había aparecido de la noche a la mañana. Se trataba de una vieja asignatura en la que se habían disipado las dudas poco a poco, gracias a los muchos éxitos que demostraban sus casi infinitas posibilidades. Incluso en España y de la mano del jefe de escuadra don Jorge Juan y Santacilia, el gran sabio español de la Ilustración, se habían desarrollado ingenios para aplicar las entonces llamadas «bombas de fuego» a los intereses particulares de la Real Armada. No debemos olvidar que la primera máquina de vapor española fue construida por el citado personaje en el madrileño Seminario de Nobles, desmontada, trasladada y aplicada en el Arsenal de Cartagena para desaguar los diques de carenar. De esa forma, se evitaba el inhumano esfuerzo de tantos presidiarios y esclavos, muchos de los cuales morían en su particular trabajo tan cercano al más puro calvario. Y en el aspecto directo de la propulsión naval, si las naciones industrializadas avanzaban con paso firme y proyectos propios cada vez más importantes, también en España se especulaba con dichas posibilidades, aunque con escasa producción propia y las miradas puestas en astilleros extranjeros.

En el aspecto puramente histórico, en este volumen que llega a sus manos volverá a aparecer la figura de un personaje extraordinario y, como en tantos otros casos, desconocido para el español de a pie. Me refiero a don Ángel Laborde y Navarro, un oficial de la Armada de los que dejan

huella firme en la historia naval, uno más de los que no deberían quedar en el olvido e ignorancia absoluta de sus compatriotas. Quien haya leído mis obras anteriores lo habrá encontrado al mando de la fragata *Ligera* y, posteriormente, en el empleo de capitán de navío, como comandante general del Apostadero de la Habana, cargo que simultaneó con el mando de diferentes divisiones en la mar. Se propuso con evidente éxito imponer cierto orden en el mar de Las Antillas contra los rebeldes que no sólo se habían separado de España, sino que mantenían el curso contra nuestros intereses, al tiempo que buscaban la emancipación de las españolas islas de Cuba y Puerto Rico.

Ascendido al empleo de brigadier, Laborde recibió en la Habana un notable refuerzo de unidades navales para su particular empeño, especialmente fragatas, entre las que se incluía la *Lealtad*, cuyas peripecias abordaremos en este nuevo volumen. Debemos recordar que durante el turbulento periodo del trienio constitucional, se habían llevado a cabo esperanzadores estudios para reactivar la construcción naval, muerta por desfallecimiento en nuestros arsenales desde los últimos años del siglo XVIII. El plan ambicionaba construir más de cien unidades, incluidos doce navíos, así como emprender el estudio y construcción de las primeras unidades a vapor en nuestra Armada. Sin embargo, regresado don Fernando al poder absoluto, el plan quedó en aguas barridas. Por fortuna, se había comenzado la construcción de tres fragatas en el arsenal ferrolano, que continuaron su penosa andadura de armamento con problemas de todo tipo. Se trataba de las fragatas *Lealtad*, *Iberia* y *Restauración*, puestas sobre las aguas en los años 1824, 1825 y 1826, unidades con un elevado porte, cincuenta cañones, para las de su clase.

Si la capacidad de nuestros arsenales se encontraba bajo mínimos en su aspecto general respecto a la construcción de unidades más propias del pasado siglo, como era el caso de las fragatas citadas, es fácil suponer que al atisbar la posibilidad de incorporar unidades con la nueva pro-

pulsión a vapor, se dirigieran las miradas hacia los astilleros extranjeros. Por desgracia, las prisas y necesidades que se impusieron en el escenario bélico marítimo durante los primeros momentos de las guerras carlistas, cerraron los ojos a una posible adaptación de la producción propia en nuestros establecimientos industriales. Se cifraron todas las posibilidades en plantas de propulsión y tecnología acopiadas en el extranjero, una tónica que se mantuvo con mayores o menores porcentajes durante casi todo el siglo.

En cuanto al ordinal que ampara este volumen, y como norma habitual en estos prólogos que siempre abordo con el inicial entusiasmo con que se ataca toda nueva obra, debo añadir alguna perla marinera que lo ampare con suficiente favor de sal en su futuro recorrido. En la costa occidental africana, por los *veintitrés* grados de latitud norte, en la conocida como Puntilla Negra, varó y se perdió la goleta *Voladora* a finales del siglo XVIII. Y a pesar de que todos los miembros de su dotación consiguieran ponerse a salvo en tierra, acabaron por sufrir una terrible prueba. El alférez de navío Balastra y sus *veintitrés* hombres debieron llevar a cabo un penoso traslado de muchas millas a pie descalzo por parajes desiertos y arenas insalvables, hasta que consiguieron apresar en la costa unos cárabos medio podridos, con los que les fue posible arribar a la isla de Fuerteventura. Se trata, sin duda, de una acción más propia de gesta guerrera. Pero también se conoce con el nombre de Veintitrés Piedras a un paraje de las españolas islas Marianas, al norte de la capitalina ínsula de Guaján, donde más de un buque abrió la quilla para acabar sus días en los reinos del dios Neptuno. Siempre aparece algún rastro de nuestra historia allá donde posemos la vista en cualquier parte del globo, sea cual sea el continente, mar u océano escogido.

En esta entrega que se adentra con paso firme en la tercera decena de la colección de novela histórica naval *Una Saga Marinera Española*, y como en ocasiones anteriores, espero que los lectores disfruten con el examen de sus his-