

Capítulo 3

El desembarco de Sabanilla: una batalla naval en la independencia de Colombia, 1820

Introducción

A pesar de que las independencias americanas tienen sus historiadores, algunos acontecimientos no esperaron a que en los años posteriores se trazaran los derroteros de la memoria histórica sobre la formación de la Nación¹²⁹. Las gacetas, por ejemplo, procuraban publicar de manera diacrónica los sucesos que iban mostrando el avance o retroceso de las tropas republicanas y las realistas. En las calles y en los puertos del Caribe y el Pacífico circulaban cartas y noticias acerca de los aliados, de las guerras y la mortandad que ocasionaba la disputa por el gobierno. Al respecto, los sucesos navales tenían gran importancia, no solo por la contundencia de defender o mantener un puerto, sino también por la demostración del avance tecnológico, estratégico y el poderío militar con el que cada bando político buscaba menguar las fuerzas enemigas. Más que historiadores, los soldados y los habitantes de ciudades, pueblos y puertos en el justo momento de los hechos buscaron recordar cómo avanzaba la independencia. Por esta razón, se conocen las noticias de la batalla de Cispata o de los hechos llevados a cabo por el almirante José Padilla a lo largo del Caribe.

¹²⁹ Sobre la creación de los acontecimientos, es decir, de cómo se escriben o se manipulan los hechos históricos, véase: Patrick Boucheron, *Fechas que hicieron historia: Diez formas de crear un acontecimiento* (Barcelona: Anagrama, 2025).

Ahora bien, esta apropiación cotidiana de los triunfos y fracasos de un proyecto político toma mayor fuerza cuando son puestos en contexto por un historiador. El 11 de junio de 1820, por ejemplo, con la batalla de Sabanilla comenzaba a cerrarse una etapa de resistencia contra las tropas realistas; la eclosión de soberanías que llevó a fuertes disputas y enfrentamientos entre pueblos vecinos quedaba atrás y se consideraba un proyecto común; en diversos ámbitos americanos iniciaba de manera definitiva la construcción de nuevos Estados-Nación. En el caso de Colombia, los sucesos en el puerto de Sabanilla entrelazan los años de discordia e interregno político de las primeras repúblicas, con un proyecto inicial, pero fortalecido, de una nación independiente, definido por diversos acontecimientos, entre los cuales tenemos una batalla naval.

Las batallas del proceso independentista, en la construcción de la memoria colectiva e historiográfica, solo se dieron en el interior del territorio y en los llanos del Casanare. Esto aplica tanto a la idea de que los triunfos sucedieron en tierra, de manera que quedan por fuera los mares, como a nivel político, pues las costas quedaron marginadas del relato de nación; poco se sabe que una buena parte de estas guerras sucedieron en los mares. Para 1815, la situación de las confrontaciones y los controles territoriales se podían definir así: en la costa de Tierra Firme, el bando realista controlaba los puertos de Santa Marta, Riohacha, Maracaibo, Coro, Puerto Cabello y Guayana, así como la desembocadura del Orinoco¹³⁰. La bahía de Cispatá y Cartagena eran uno de los pocos puertos que tenían presencia republicana patriota. Las guerras siguientes que sucedieron tanto en mar como en tierra fueron: la expedición de los Cayos-Haití (marzo-diciembre de 1816); la campaña del Orinoco entre junio de 1817 y agosto de 1819; la del Caribe, de julio de 1819 hasta junio de 1822, y la campaña decisiva de Maracaibo, entre noviembre de 1822 y julio de 1823¹³¹.

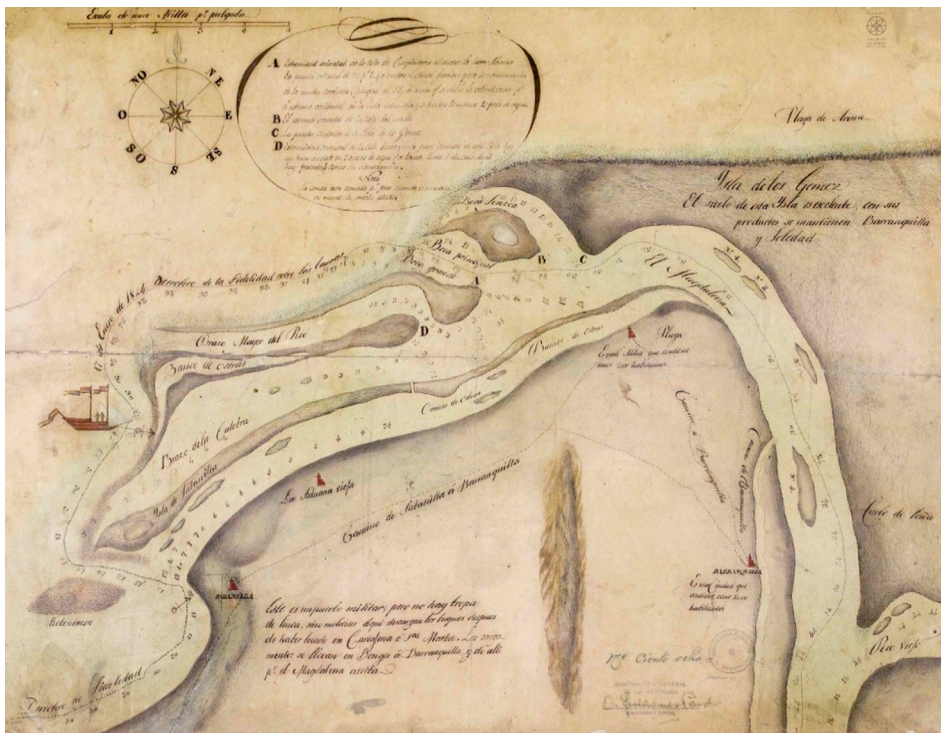
Por lo tanto, consideramos que el desembarco de Sabanilla es uno de los acontecimientos fundamentales para entender el avance victorioso de las tropas patrióticas sobre una nación que empezaba a concebirse en el papel, en las constituciones políticas y hasta en la historiografía. El historiador José Manuel Restrepo dedicará pocas páginas a los hechos de la toma del puerto, pero no dejará de considerar que ninguno de los presentes ni tampoco los próceres del momento tenían una idea clara sobre el alcance que tendría la victoria sobre el dicho puerto.

¹³⁰ Enrique Román Bazurto, *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*, 4.ª ed. (Cartagena: Giro Editores, 2005), 137.

¹³¹ Román Bazurto, *Análisis histórico*, 143.

Ahora podemos decir que junto con esa Colombia que iniciaba, también se escribían los primeros pasos y victorias de una Armada que, por mar y tierra, avanzaba en un territorio que necesitaba de un poder militar consolidado. Así, es necesario indagar, entonces, ¿cuál era la importancia del puerto de Sabanilla para el territorio del Nuevo Reino de Granada? ¿De qué manera continúan los encuentros y desencuentros en los ríos y en las costas entre patriotas y realistas en la búsqueda por definir un control efectivo de entrada y salida del mundo andino americano? Y, finalmente, ¿qué fue lo que sucedió entre el 11 y el 12 de junio de 1820 en Sabanilla para que se le considerara como una batalla naval en la que se combinó el asedio por mar y el desembarco de tropas?

Imgen 6. *Sabanilla*.



© ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca 6 Ref: 108

Fuente: Archivo General de la Nación, Bogotá, *MP-06*, ref. 108.

La vida de los puertos en tiempos de guerra y comercio

Considerado como un puerto playero, Sabanilla aparece en diversos expedientes y transacciones comerciales del Nuevo Reino de Granada varias décadas antes de que iniciara el proceso de las independencias americanas. Diversos productos que llegaban desde España y otras latitudes, por vía de contrabando, tenían en cuenta que, para tratar con las ciudades de Santa Marta, Cartagena y con el interior, el mundo andino en el que se concentraban instituciones y ciudades populosas hacían parada obligatoria en las cuatro bocas del río Magdalena y se dirigían a descansar, abastecerse y negociar en el puerto de Sabanilla. En el Caribe, se podían distinguir los puertos principales de Cartagena, Santa Marta y Riohacha. En sus cercanías se contaban varios puntos, denominados puertos playeros, que fueron identificados como propicios para el contrabando, entre otros, el de Cispatá, Tolú, Sabanilla y Las Cruces¹³².

En los puertos de Cispatá y Tolú florecía un comercio clandestino importante de aguardiente que salía de las sabanas y llegaba hasta las costas del Caribe. Así que se combinaba la circulación de carne y víveres con mercancías traídas por extranjeros franceses e ingleses, además del aguardiente sacado por los locales en las haciendas ubicadas en pueblos como Corozal, Sucre, Lórica y otras poblaciones interiores de la provincia de Cartagena. Por su parte, Sabanilla recibía un comercio exterior importante y permitía una gran capacidad de maniobra para desembarcar mercancías y personas esclavizadas de contrabando que rápidamente se perdían entre las bocas, caños, haciendas y parroquias que vivían del tránsito que generaba la desembocadura del río Magdalena. La antigua ruta que llevó a los conquistadores de Santa Marta hasta una parte navegable de esta última arteria, la cual bordeaba la Sierra Nevada y cruzaba el Valle de Upar hasta encontrar las ciénagas que conectaban con Mompox, se siguió utilizando tanto para el comercio interior como para el contrabando. Conocido como el camino de Jerusalén, paso del adelantado, terminó por definir un puerto cercano a Riohacha denominado Las Cruces. Desde el interior, se podía partir desde Mompox hasta la hacienda de Santa Bárbara de las Cabezas. Esta contaba con puerto y rutas importantes que llevaban a los transeúntes hasta la ciudad de Valencia de Jesús y Valledupar, ambas fundadas desde el siglo XVI para facilitar el camino hacia las

¹³² Sergio Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones: Mapas y obras de Vicente Talledo y Rivera en España y el Nuevo Reino de Granada (1758-1820)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2021), 129.

costas del Caribe. Desde estas poblaciones se podían seguir varios ramales, algunos siguiendo las corrientes de los ríos que descendían de la Sierra para desembarcar en el mar y así alcanzar las playas guajiras. En esta ruta, se tiene conocimiento que se cargaban productos que llegaban desde Curazao y Kingston¹³³.

La ruta hasta Sabanilla era más sencilla si tenemos en cuenta la falta de trasbordos entre tierra y agua. Si las mercancías iban dirigidas a los centros mineros de Zaragoza y Cáceres o Santa Fe de Bogotá, el descargue era necesario solo para reiniciar la ruta riverense en embarcaciones de menor calado manejados por bogas. El arribo de productos del contrabando era tan cómodo que las naves podían durar varios días mientras se ejecutaban los desembarcos y las transacciones. Así lo demuestra un testimonio de 1806, por parte del capitán Domingo Negrón, el cual, en su condición de cautiverio en el navío *Veteran*, pudo observar durante semanas los recorridos que hacían los comerciantes de las naciones extranjeras en los puertos del Nuevo Reino de Granada. En Sabanilla, observó el marino, "sin ser molestados, el *Veteran* y los apresados mercantes españoles puestos a su servicio descargaron mercancías durante tres días, hasta acumular con su venta 800 000 pesos en oro"¹³⁴.

Tanto las autoridades españolas, así como los patriotas y las naciones extranjeras tenían pleno conocimiento de los caminos del contrabando y de los itinerarios de las naves. Los funcionarios y las familias no solo tenían noticias, sino que también eran partícipes del comercio ilícito en el que se trazaban lazos de amistad y comerciales, los cuales fueron aprovechados durante el interregno político y la formación de las naciones independientes americanas. La experiencia ganada en el conocimiento de las rutas sirvió para que algunos patriotas o extranjeros ofrecieran sus servicios a la Armada y a la causa de los independentistas o al bando de los realistas, según la fidelidad y conveniencia que encontraran en estas nuevas circunstancias históricas. El comercio ilegal se prestaba incluso para los combates y el apresamiento de embarcaciones en alta mar, una situación que sería determinante al momento de sumar pertrechos y embarcaciones en la guerra. Así como el capitán Domingo Negrón, numerosos cautivos fueron testigos del corso y de las disputas por el control del Caribe. Solo entre 1805 y 1806, los ingleses, por ejemplo, capturaron el pailebot cartagenero *Nuestra Señora de la Victoria* y la

¹³³ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*, 200; Ernesto Bassi, *Un territorio acuoso*, 33.

¹³⁴ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*, 200.

goleta *Cecilia*, respectivamente¹³⁵. A medida que se complicó la situación política de las ciudades americanas, este tipo de pillaje y confrontación se exacerbó.

A pesar de que entre 1808 y 1815 el panorama de las ciudades y villas de los territorios americanos era cambiante debido a las ambigüedades por la fidelidad al rey Fernando VII, el río Magdalena se mantuvo como una ruta de disputas. Las guerras de independencia y reconquista hicieron que Cartagena y Santa Marta estuvieran a la deriva política durante varios años. El río, por su parte, prolongó la expectativa de que uno de los proyectos políticos —monárquico/republicano— no diera por perdida la confrontación. Por esta razón, mientras que juraban fidelidad o se declaraba “viva la república” en distintas ciudades y pueblos, en los ríos y los caminos se mantenía la zozobra sobre quién tenía dominio sobre sus aguas.

Este mismo desasosiego por el control territorial se mantenía en el mar. No había claridad por parte de los generales patriotas sobre qué se debía hacer con las embarcaciones de naciones extranjeras que deambulaban por el Atlántico y el Pacífico. En especial, los norteamericanos decidieron mantener una posición neutral sobre su participación en las independencias de los territorios localizados al sur del continente. Esto no impidió que embarcaciones comerciales y militares siguieran activas en las aguas del mar Caribe y del Atlántico, situación que llevó a que los buques patriotas interceptaran algunas de ellas, las saquearan e incluso se apropiaran de todo tipo de navíos con el propósito de unirlos a la causa. Por supuesto, ante un momento precario de la Armada en cuanto a su flota, se hizo necesario acudir a la piratería para proteger las aguas en disputa y poder tener un botín que fuera determinante en la guerra. El 20 de mayo de 1819, por ejemplo, el secretario de Marina de Estados Unidos de América, Smith Thompson, expresaba en una carta con instrucciones para el viaje diplomático que debía emprender el capitán Oliver H. Perry a bordo del buque *John Adams* que su finalidad no era otra más que proteger el comercio norteamericano en el Atlántico y hacer cumplir las actas relativas a la piratería y al tráfico de esclavos¹³⁶. Ante todo, se pretendía que se le pudieran restablecer a navegantes norteamericanos dos embarcaciones que fueron tomadas por el almirante Luis Bríón en la desembocadura del río Orinoco¹³⁷.

¹³⁵ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*, 2000.

¹³⁶ Juan Friede, Nota preliminar a *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura (Julio 11 - Agosto 24, 1819): con las instrucciones para el viaje dadas por el Secretario de Estado, John Quincy Adams*, por John Hambleton, José Francisco Socarrás-Colección (Bogotá: Banco de la República, 1969), 17-18.

¹³⁷ Juan Friede, *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura (Julio 11 - Agosto 24, 1819): con las instrucciones para el viaje dadas por el Secretario de Estado, John Quincy Adam* (Bogotá: Banco de la República, 1969) 19.

En efecto, como en otras oportunidades, la continua búsqueda de víveres, hombres y buques para la guerra llevaron a que los ciudadanos John Lewis Nechlye y William Lowell perdieran un cargamento que quedó en manos de la goleta *Brutus*, comandada por Nicolás Joly, de origen francés¹³⁸. Todos bajo el mando de Louis Michel Aury habían terminado por llevar la embarcación hasta la isla Margarita, donde recordaban los afectados habían sufrido la misma suerte de otras embarcaciones como la *Libertad* y el *Tigre*¹³⁹. Unos años antes, en julio de 1815, otro marinero inglés de apellido Douglas reclamaba en los tribunales de Jamaica la captura y robo de sus buques Catalina y Jane, los cuales tenía destinados para el movimiento de ganado y ron entre las islas y el puerto de Sabanilla¹⁴⁰. Este tipo de noticias hacían que los pasos que se daban para sostener la guerra contra la Monarquía pudieran tomar rumbos peligrosos con las naciones aliadas. De ahí la importancia que tenían las negociaciones diplomáticas en Europa y Norteamérica, así muchas de ellas se mantuvieran neutrales frente a un apoyo definitivo de los republicanos¹⁴¹.

Conscientes de que los amigos fácilmente podían convertirse en enemigos si no respetaban principios de corso, comercio y relaciones diplomáticas entre las nacientes repúblicas, la comitiva norteamericana referida remitió diarios con anotaciones acerca de la fuerza marítima que acompañaba a los patriotas y que se movían a lo largo del Caribe. Aunque los comandantes de las tropas que recibieron la comitiva en Angostura no quisieron dar a conocer los nombres y el tamaño de la flota, el capellán John H. Hambleton logró reunir una lista con un total de 17 navíos que reunían 145 cañones (tabla 3)¹⁴².

Tabla 3. Parte de la flota de navíos al servicio de los patriotas en 1819

Nombre	Clasificación	Cañones
<i>Emmarrisne</i>	Bergantín	20
<i>Brutus</i>	Goleta	6
<i>Bolonia</i>	Goleta	3
<i>Decatur</i>	Bergantín	12

¹³⁸ Friede, Nota preliminar a *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura*, 24-25.

¹³⁹ Friede, Nota preliminar a *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura*, 25.

¹⁴⁰ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*, 380.

¹⁴¹ Daniel Gutiérrez Ardila, *Un nuevo reino: Geografía política, pactismo y diplomacia durante el interregno en la Nueva Granada (1808-1816)* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2010).

¹⁴² Friede, Nota preliminar a *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura*, 60.

Nombre	Clasificación	Cañones
<i>Esmeralda</i>	Corbeta	18
<i>Ingenlever</i>	Bergantín	12
<i>Pitcher</i>	Goleta	2
<i>Pierenesse</i>	Goleta	11
<i>Orinoco</i>	Bergantín	1
<i>Sangre</i>	Bergantín	9
<i>Roebuch</i>	Goleta	4
<i>Dolenge</i>	Bergantín	6
<i>Decatur</i>	Bergantín	11
<i>Victoria</i>	Goleta	4
<i>Dart</i>	Goleta	6
<i>Bolívar</i>	Bergantín	6
<i>Hornet</i>	Goleta	14

Fuente: Juan Friede, *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura: (Julio 11 - agosto 24, 1819)*, José Francisco Socarrás-Colección (Bogotá: Banco de la República, 1969), 60.

A pesar de las extralimitaciones que podía generar el pillaje de embarcaciones, la justificación de una guerra justa se anteponía a cualquier interés particular y a las quejas de otras naciones. La situación de zozobra que dejó la guerra en Cispatá y en otros cursos de los ríos y los mares mantenía a los bandos expectantes sobre quiénes eran aliados y quiénes no. El 14 de septiembre de 1815, por ejemplo, Pedro Mayar y nueve “paisanos más” del Jatillo buscaron tener licencia para mover embarcaciones por el mar y continuar con el comercio cotidiano a lo largo y ancho de la provincia de Cartagena. En ese momento ya se encontraba Pablo Morillo comandando la reconquista de los territorios americanos, el cual respondió que

[...] no puede concedérsele la licencia que solicita para tener canoas, pues que estas embarcaciones no deben tolerarse en las circunstancias actuales, ni ninguna otra clase de comercio por mar que ha de quedar enteramente interceptado hasta tanto que se permita desde el Tolú y Sinú, con los pasaportes y bajo la forma y precaución que ya se tiene dispuesto.¹⁴³

Por lo tanto, solo se le permitió al comerciante que pudiera volver a sus haciendas “con los paisanos” y “emplearse en el fomento de ellas y en llevar víveres y

¹⁴³ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), “Morales a Morillo sobre la petición que le hace Pedro Mayor, vecino del Jatillo, para utilizar canoas. Mamonal, 14 de septiembre de 1815”. Signatura: Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 265r.

quanto quiera al cuartel General en el seguro concepto que ni él ni sus caballerías serán interceptadas o concediéndosele para esta clase de comercio por tierra toda la protección que pueda necesitar”¹⁴⁴.

Del otro bando, después del triunfo en la batalla de Cispatá, los buques patriotas continuaron navegando por las aguas que consideraban eran de su dominio. Todas estas maniobras eran comandadas por la División de lanchas pertenecientes a la Comandancia de Marina, que estaba a cargo de Luis Tafur. El 12 de junio de 1815, desde el puerto de Cartagena alzó la vela una de las embarcaciones patriotas y comenzó a recorrer Bocachica, donde permaneció durante dos días. Entre los propósitos que se tenían, además de la defensa del mar, era poder continuar con la recluta de hombres para la guerra marina, “que consta a la Comandancia eran bien escasos, consistiendo la del Pailebot *Executivo* en solos treinta y ocho hombres, y en treinta y seis la de la cañonera *Concepción*”¹⁴⁵.

Estas embarcaciones también buscaban mantener una ruta segura para el comercio entre Panamá, Cispatá y Cartagena. Así que también informaron que, siguiendo otras comisiones, se embarcaron desde el estero con el propósito de escoltar un convoy de canoas. Después de arribar a la punta de San Bernardo y luego “entrar y fondear en el Zapote”. Allí, durante dos días, las canoas se encargaron de cargar todo tipo de provisiones provenientes de las haciendas de las sabanas de Tolú, las cuales hacía poco habían sido epicentro de combates.

El 20 de junio, las naves decidieron continuar por la costa hasta alcanzar el río Atrato, adonde llegaron el primero de julio. De regreso a Cartagena, dejando un poco la costa, las embarcaciones navegaron hasta fondear en Isla Fuerte y Punta de Venado. Desde allí retomaron nuevamente las órdenes e instrucciones de volver sobre el puerto de Zapote para escoltar las canoas y embarcaciones que necesitaran escolta hasta Cartagena. En dicho tránsito los tripulantes avistaron una vela a la cual inmediatamente Tafur le mandó dar caza. Al parecer dicha maniobra estuvo a cargo de José Padilla, quien ya se había destacado en Cispatá y ahora estaba a cargo de la nueva ofensiva de captura de la embarcación desconocida. El recorrido que llevaba la embarcación avistada, con respecto al de la patriota, era una distancia que se redujo considerablemente puesto que los perseguidos

¹⁴⁴ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), “Morales a Morillo sobre la petición que le hace Pedro Mayor, vecino del Jatillo, para utilizar canoas. Mamonal, 14 de septiembre de 1815”. Signatura: Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 265r.

¹⁴⁵ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), “Morales a Morillo sobre la petición que le hace Pedro Mayor, vecino del Jatillo, para utilizar canoas. Mamonal, 14 de septiembre de 1815”. Signatura: Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 265r.

acudieron a un tiro de cañón para frenar el avance del buque. Se trataba de una fragata con bandera española. El *Executivo*, como se le denomina a la tripulación patriota que entró en combate, respondió con iguales ataques de cañones, “advirtiéndose en seguida que la fragata enemiga largó una bandera blanca, y echó su bote al agua, que se dirigió al *Executivo* como más inmediato”. En la negociación se solicitó por los enemigos una capitulación en la que se pudieran llevar la embarcación a Portobelo, puerto de destino, a condición de que entregarían las armas, el buque y los bienes y pertrechos que contenía. Sin embargo, la exigencia “de los honores de la guerra” no fue acatada por los patriotas, los cuales prefirieron la rendición de los pasajeros que eran 74 republicanos y más de 300 españoles, además del General y varios oficiales. Después de dicho parte, Luis Tafur anotó:

Tengo la satisfacción de recomendar a Vuestra Señoría muy particularmente, para que lo haga al Gobierno general de las Provincias Unidas de la Nueva Granada, al Alférez de fragata Comandante del Pailebot *Executivo* C. José María Padilla, a cuya serenidad y ardientes deseos por el honor de las armas de la República, como también a ambas valientes tripulaciones, se debe en gran parte esta ventaja, cuya importancia graduará Vuestra Señoría y el mundo sensato.¹⁴⁶

El 11 de julio, los patriotas arribaron al puerto de Cartagena e inmediatamente dieron parte para que se formara la Junta de Marina y se diera legitimidad “de la presa”¹⁴⁷. En buena medida, la recomendación hacia el coronel José Padilla por sus acciones respondía al golpe que se había dado a las autoridades españolas. En el *Neptuno* iban, entre otros, don Alejandro de Horé, quien ostentaba el título de gobernador y comandante general de la provincia de Panamá, y don José Joaquín de la Mata, teniente coronel de los “Reales Ejércitos”, quien se dirigía a Lima. En cuanto a las armas, municiones y otros pertrechos y “efectos”, de la fragata se sacaron fusiles, bayonetas, cartucheras, sables, bombas, municiones y otros elementos que pasaron al bando patriota (tablas 4 y 5).

La fragata *Neptuno* pasó a la flota de los americanos y la encontramos el 4 de julio de 1818 entre las embarcaciones de Louis Aury en la isla de Providencia. Con el corsario francés también se encontraba el joven Agustín Codazzi, los cuales estaban al frente de ocho naves que tomaron la isla como centro de operaciones para

¹⁴⁶ Real Academia de la Historia, Madrid, Signatura: Sig. 9/7649, leg. 6, a) 12, fols. 16-17.

¹⁴⁷ Real Academia de la Historia, Madrid, Signatura: Sig. 9/7649, leg. 6, a) 12, fols. 16-17.

atacar varios enclaves en el Caribe. Junto con la *Neptuno*, sabemos que también iban *El Terrible*, *Marte*, *El Tribuno*, *Amazonas*, *Belona*, *La Atrevida* y *El Cazador*¹⁴⁸.

Tabla 4. Relación de jefes y oficiales capturados en la fragata *Neptuno*, 1815

Nombre	Cargo
D. Alexandro de Horé	Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos y Gobernador y Comandante General de la Provincia de Panamá.
D. José Joaquín de la Mata	Teniente-Coronel de los Reales Ejércitos con destino a Lima.
D. Antonio Galluzo	Sargento Mayor de Ingenieros con destino a Panamá.
D. Claudio María Bosada	Capitán Primero de Artillería y Comandante de la Compañía destinada a Panamá.
D. Francisco Valdés	Capitán destinado al Fijo de Panamá.
D. José Belmonte	Capitán.
D. Francisco García	Capitán.
D. Juan Esteller	Teniente y Ayudante.
D. José Aparicio	Subteniente de Artillería destinado a Caracas y agregado a la Compañía de Panamá.
D. Rafael Heredia	Subteniente del Regimiento de Órdenes Militares y Ayudante del General.
D. Bartolomé Igartua	Subteniente de Infantería con destino al Fijo de Panamá.
D. Ramon Oneti	Subteniente de Infantería con destino al Fijo de Panamá.
D. Antonio Planas	Subteniente de Infantería con destino al Fijo de Panamá.
D. Rosendo Pradilla	Subteniente de Infantería con destino al Fijo de Panamá.
D. Francisco Xavier Vega	Subteniente de Infantería con destino al Fijo de Panamá.
D. José Amor	Subteniente de Caballería y Comandante del Pie de la Compañía de Caballería destinada a Panamá.
D. Carlos Piña	Cirujano del Fijo de Panamá.
D. José Ponce de León	Capitán de la fragata mercante la <i>Neptuno</i> .
D. Luis Ojeda	Piloto.

Fuente: Real Academia de la Historia, Madrid, Signatura: Sig. 9/7649, leg. 6, a) 12, ff. 16-17

Tabla 5. Relación de armas, municiones y demás efectos tomados del *Neptuno*

Cantidad	Elemento
35	Cajones grandes de fusiles de a 20 cada uno
24	Cajones medianos de a 12 fusiles cada uno

¹⁴⁸ Amelia Isabel Archibold Humphries, "Navegando en la tempestad: El general Luis Aury en el contexto del sitio de Cartagena y sus disputas con el almirante Luis Brión por la toma de la provincia de Santa Marta (1816-1821)", en *La batalla de Ciénaga de 1820 y la independencia del Caribe colombiano*, ed. Joaquín Viloria de la Hoz, 1.ª ed. (Santa Marta: Unimagdalena, 2024), 181.

Cantidad	Elemento
50	Cajones chicos de a 10 fusiles cada uno
150	Fusiles sueltos sin bayonetas
156	Bayonetas sueltas
802	Cartucheras sueltas
12	Medios bocoyes de cartucheras
787	Biricúes sueltos
22	Medios bocoyes que demuestran ser biricúes
450	Portafusiles
194	Mochilas
2	Cajones de sables de 40 cada uno
1	Lanza
11	Cajas de guerra
5	Cornetas
2	Pitos
8	Cestones de cuerda mecha
3	Mazos de cuerda mecha
5	Guarda fuegos de cuero
1	Rodete de cabo para tirantes
12	Barriles de cepillos
18	Barriles de bolas
1	Barril de tiros de sables
2	Sillas de montar maltratadas
1	Barril de alquitrán
100	Bombas
1000	Balas de a 4
1	Espuerta con cartuchos de fusil
2	Chifles
2	Sacos grandes de pólvora a granel
1	Saco chico de pólvora

Fuente: Real Academia de la Historia, Madrid, Signatura: Sig. 9/7649, leg. 6, a) 12, ff. 16-17.

Las disputas por el río Magdalena

Después de Cispatá, continuaron las batallas navales por el dominio del Caribe colombiano. Hasta 1820, sucedieron la toma de Riohacha, Sabanilla y Ciénaga.

Todas estas batallas estuvieron al comando del general Louis Michel Aury¹⁴⁹. El general Aury nació en París hacia 1781 y veintidós años después ya estaba recorriendo las Antillas en una fragata francesa como marino de primera clase. Luego participó de la reconquista de la isla de Guadalupe. En los años siguientes siguió practicando el corso contra naves inglesas y españolas desde el territorio de Louisiana, que le sirvió de refugio. Para 1813, después de haber sido llamado a defender la ciudad de Cartagena, este corsario respondió desde Baltimore e inició a recorrer el mar Caribe entre el golfo de México y las Antillas. Hasta Bocachica llegó tiempo después con un botín que le valió el grado de teniente de navío de las Provincias Unidas de la Nueva Granada¹⁵⁰.

La Monarquía no estaba dispuesta a ceder ante las batallas fracasadas en el Caribe y en el río Magdalena. Por esta razón, envió una ofensiva poderosa de reconquista comandada por un veterano de guerras europeas como Pablo Morillo. Con el título de Capitán General de la Provincia de Venezuela y General en Jefe del Ejército Expedicionario, partió de Cádiz el 17 de febrero de 1815 con seis batallones de infantería, para un total de 59 buques que transportaban 10 602 combatientes¹⁵¹. En el comando náutico estaba el brigadier Pascual de Enrile a cargo de un navío de línea y una nave insignia. El *San Pedro Alcántara*, de 64 cañones, las fragatas *Diana* y *Efigenia*, con 34 cañones cada una, la corbeta *Diamante*, de 22 cañones, la goleta *Patriota* con 8 cañones, la barca *Gaditana* de 12 cañones, doce cañoneras nombradas *Místicos* —embarcaciones de entre dos y tres palos con velas triangulares— y 41 buques de transporte¹⁵².

Para tener una idea de este tipo de embarcaciones que formaban parte del Ejército español, partamos de un mapa que presenta una batalla a comienzos del siglo XVIII en la ensenada de Barú y que describe el tipo de naves que entraron en la confrontación. De mayor a menor, tenemos con el número 1 la nave capitana, la cual estaba compuesta por 70 cañones. Luego, con el número 2 encontramos la almiranta con 64 cañones, así que podemos tener una idea de cuál era el tamaño de la nave *San Pedro Alcántara* que registró el mismo número entre los navíos de Enrile. Las 3 y 4, denominadas *balandras*, eran embarcaciones más ligeras y prestas para la persecución y acciones rápidas entre las embarcaciones de mayor calado. Con el número 5 se identificó una lancha, destinada para mover tropas

¹⁴⁹ Archibold Humphries, "Navegando en la tempestad", 9.

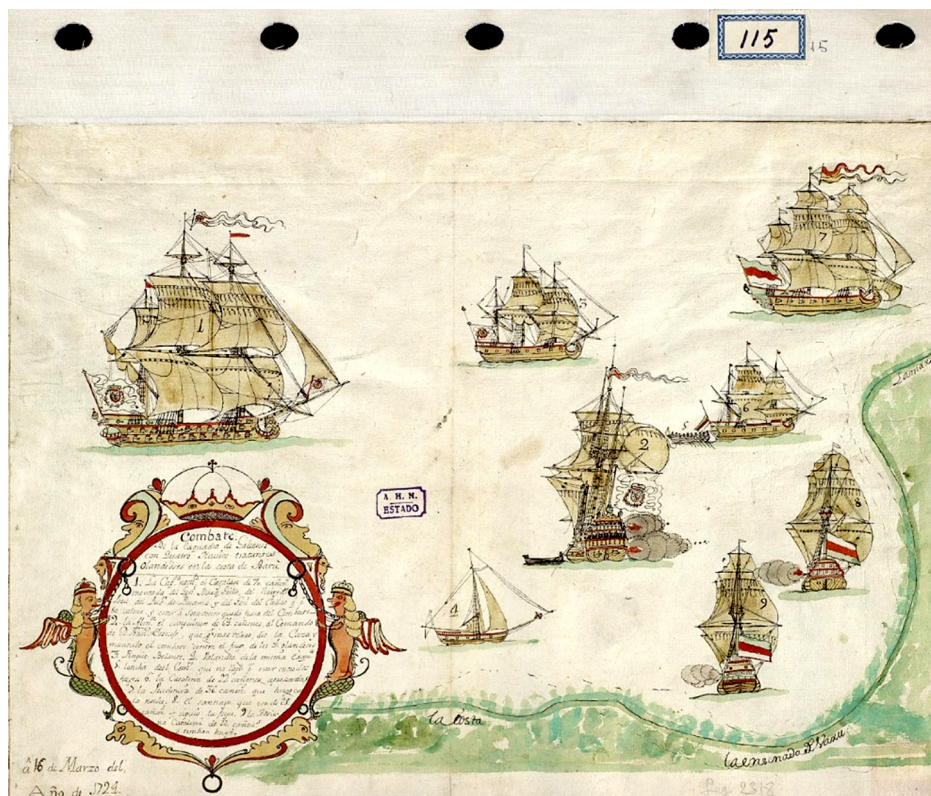
¹⁵⁰ Román Bazurto, *Análisis histórico*, 125.

¹⁵¹ Román Bazurto, *Análisis histórico*, 138.

¹⁵² Román Bazurto, *Análisis histórico*, 137-38.

entre los navíos principales, para huir en caso de emergencia. Las embarcaciones 6 y 7, al parecer del mismo tamaño que las balandras ya mencionadas, eran de 22 y 36 cañones respectivamente. En cuanto a la 8 y 9, transportaban 28 y 22 cañones¹⁵³ (imagen 7).

Imagen 7. Combate de la escuadra de galeones en la costa de Barú.



Fuente: "Combate de la escuadra de galeones con quatro navios tratantes olandeses en la costa de Barú", Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, MPD, 115.

La fuerza naval de los republicanos para 1820 estaba constituida por unos 26 buques entre bergantines, goletas, flecheras y transportes, con unos 1200 hombres a bordo. A la cabeza estaba el almirante Brión y entre las tropas, con el título de Capitán de Navío, estaba José Padilla, destacado en varias ocasiones desde por lo menos 1812. El 7 de marzo, desde Venezuela empezó una ofensiva patriota por

¹⁵³ "Combate de la escuadra de galeones con quatro navios tratantes olandeses en la costa de Barú". Archivo Histórico Nacional, Madrid, Estado, MPD, 115.

Riohacha que tenía por objetivo tomar el puerto de Sabanilla, un lugar estratégico para volver sobre el control del río Magdalena en su desembocadura¹⁵⁴. Al lado de Sabanilla, siguiendo los canales de las ciénagas y brazos del río Magdalena, una y otra tropa pasó por las poblaciones de Soledad y Barranquilla, procurando tomar control de una ruta que defendiera o permitiera caer las provincias interiores y hasta Cartagena, siguiendo el canal del dique.

Las capturas de embarcaciones, militares y pertrechos, además de las batallas ganadas aún no daban un bando vencedor. Desde los inicios de los enfrentamientos, los puertos, las ciudades y los caminos fueron pasando de bando en bando a medida que avanzaba uno u otro sobre el territorio. Cartagena y Santa Marta vivieron momento de caos cada vez que entraba un ejército, pues los robos, el fuego y el saqueo le quitaban fuerza a las palabras de reconciliación o libertad que eran leídas en las plazas. Los jefes militares a la cabeza de las tropas sabían que la guerra se prolongaría y que había puntos de avanzada neurálgicos que mantendrían la atención, pues podían determinar el control efectivo de uno otro bando. Tal era el caso del puerto de Sabanilla. En 1811, el ingeniero militar Vicente Talledo y Rivera avizoraba los problemas que podían tener las tropas reales para tomar los territorios interiores desde los puertos del Atlántico. Ubicado en la ciudad de Cartagena, informó:

El hacer la entrada en el Reyno por Sabanilla o costa hasta Cartagena nunca lo juzgo prudente, pues sería ir a tocar contra todas sus fuerzas dejándoles campo abierto para que reciban socorros del lado del Reyno y esto se puede impedir atacándoles desde esta provincia por el lado de Mompo. Por consiguiente, se ve no es dicha costa la más propia para atacar el Reyno. Si la entrada al dicho se pretendiese hacer por el lado del Sinú, y por eso Vuestra Excelencia pensase establecerse en Panamá, con más facilidad se haría desde ésta la expedición, siendo país más abundante en víveres y el clima sano, lo que no sucede en Portobelo y Chagres, pues estos son verdaderamente el sepulcro de todas las tropas que allí se detienen, aunque sea por poco tiempo. Es cierto que por esta parte se cortaría enteramente, aunque con trabajo, la comunicación con lo interior del Reyno, pero esta misma operación se consiguiera desde esta provincia con pocas fuerzas que se mantengan contra Mompo, pues teniendo nosotros la banda del este del río Magdalena y situados en Mompo, por pocas que sean nuestras fuerzas la situación de dicha villa lo hará impenetrable. Buen ejemplo tiene los cartageneros de cuando me hallé en Mompo al principio de la revolución, pues a la amenaza que se me hizo

¹⁵⁴ Román Bazurto, *Análisis histórico*, 146.

de Cartagena de que venía contra mí a aquel punto el general Narváez con 400 hombres y 12 cañones, los provoqué con 40 hombres que me hallaba y dos cañones de a 3 que le quité a aquel alcalde, y que ellos contaban con el pueblo de su parte, sin embargo, que consta de más de quince mil almas. No hay remedio que todas las fuerzas de Cartagena sostengan a Mompox si no somos dueños de las riveras de esta provincia.¹⁵⁵

Unos años después, el 2 de marzo de 1815, el gobierno de Cartagena en manos de los patriotas presentaba una preocupación semejante al tiempo que Simón Bolívar se dirigía hacia la costa Atlántica¹⁵⁶. Mientras que Bolívar solicitaba ayuda de 1000 fusiles, cartucheras, pólvora, plomo y hasta un millón de cartuchos “embalados” para poder tomar Santa Marta y seguir hacia Venezuela, la junta de guerra de la ciudad se dispuso a responder y dar parte sobre su condición de lucha entre la costa, los ríos y el mar. El panorama era poco alentador y terminaba por poner la seguridad de los puertos ganados en peligro. Indicó la junta de guerra que se debía cubrir un territorio extenso y expuesto, por lo que se debía mantener abastecida de hombres, armas y víveres todas las plazas, fuertes, obras y posiciones exteriores de barlovento como de sotavento de la ciudad: “Desde la bahía de Sabanilla hasta la batería de Zispatá, en que se comprenden los castillos de San Felipe y San Sebastián, el frente de la Media luna”. Por Barlovento, se debía mantener presencia en “la batería de Sabanilla, Arroyo Grande, Manzanillo y Palo Alto”¹⁵⁷.

La cercanía al río era tanto provechosa como peligrosa debido justo al tránsito y posibilidad que ofrecían los ríos y el mar para fraguar un ataque por parte de los enemigos. Así lo recuerda John Potter Hamilton en sus notas de viaje, que quedaron publicadas bajo el título *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*. A su arribo a la ciudad de Santa Marta, anotó:

Ninguna ciudad sufrió tanto durante la guerra sanguinaria librada entre España y sus antiguas colonias como Santa Marta, pues debido a su situación tan cerca a la desembocadura de río Grande o río Magdalena, con el cual se

¹⁵⁵ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*, 465.

¹⁵⁶ La Junta de Guerra estaba compuesta por: “Presidente el señor General en Jefe de los Ejércitos, de los Generales de Brigada Manuel Anguiano, Inspector de los cuerpos facultativos, y Jan Nepomuceno Eslaba, Comandante General de la Marina Nacional; del Subjefe del Estado Mayor, General Juan Salvador Narváez; del Jefe de media Brigada, Comandante de la Plaza, Mariano Montilla; y de los Jefes de Batallón Vicente García Real, Luis de Rieux, Antonio Navarro, Pedro Guillín, Juan Rodríguez, Pedro Romero, Domingo Granados y Narciso de Francisco Martín”. Manuel Ezequiel Corrales, *Documentos para la historia de la Provincia de Cartagena de Indias, hoy estado soberano de Bolívar, en la Unión colombiana*, tomo II (Bogotá: Imp. M. Rivas, 1883), 27.

¹⁵⁷ Corrales, *Documentos para la historia de la Provincia de Cartagena de Indias*, 27.

comunica por agua a través de las ciénagas, cada enemigo se sentía ávido por retener la posesión de la plaza; sin embargo, no había fortificaciones alrededor de la ciudad, solamente un fuerte o dos en la base del puerto y una pequeña roca fortificada con un cuartel que domina la entrada al puerto.¹⁵⁸

Para la época, el puerto contaba con unos 3000 habitantes, según los cálculos del viajero inglés. En Mompox, la población a inicios del siglo XIX ya superaba los 14 000 habitantes¹⁵⁹, mientras las parroquias rivereñas de Barranquilla y Soledad concentraban más de mil habitantes cada una desde finales del siglo XVIII. De tal manera que, ante estas poblaciones numerosas y dependientes de la ruta del río, el poder hacer presencia militar e ideológica era fundamental. Tanto patriotas como realistas aprovechaban en cada ocasión que recorrieran las aguas del Magdalena para leer comunicaciones, decretos y demás papeles en los cuales se buscaba ganar adeptos a la causa. Tal fue el caso, al comienzo de la reconquista, de Pablo Morillo, quien informaba sobre su llegada al puerto de Sabanilla a bordo de la fragata Diana. El español pretendía prácticamente tener el puerto como apostadero, siendo un lugar de vital importancia para la estrategia de retoma de los territorios interiores y costeros ganados por los patriotas. El 16 de agosto de 1815 escribió:

A hora que es medio día acabo de dar fondo con la esquadra y convoy inmediato a la playa de Sabanilla; los cazadores van a saltar en tierra para hacer un reconocimiento y mañana a la misma hora de hoy estaré ya en Santa Catalina, donde espero la contestación de Vuestra Señoría a este y que me comunique sus operaciones y demás que le ocurra para mis ulteriores disposiciones.¹⁶⁰

A finales del año anterior, a las tropas llegadas desde España se le sumaron contingentes que venían ocupando plazas importantes en el río Magdalena, el Sinú y el Cauca. Simón Bolívar se empeñaba en tomar la ciudad de Cartagena, que logró sitiar, aunque tarde, pues al tiempo recibió las noticias en su cuartel de Turbaco sobre el desembarco de Morillo y del avance de tropas de Albuerca contra Mompox y Magangué. Para ese momento, se encontraban en aguas del Caribe 56 buques de la escuadra de Pascual Enrile que movían un contingente de 8.500 hombres, a los cuales Morillo planeaba poner en Santa Marta y así retomar el control de la

¹⁵⁸ John Potter Hamilton, *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*, tomo I (Bogotá: Imprenta del Banco de la República, 1955), 24.

¹⁵⁹ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*.

¹⁶⁰ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), "Morales a Morillo sobre su llegada con la escuadra a la playa de Sabanilla; próximo acercamiento a Santa Catalina; necesidad de caballería; trato a los habitantes. Fragata Diana, 16 de agosto de 1815". Signatura: Sig. 9/7660, leg. 17, b), ff. 165-166v.

costa y del interior de la parte norandina. La visita que hizo el *Expedicionario* al puerto de Sabanilla buscaba poner un avituallamiento continuo entre los puertos realistas. Como lo indicó el historiador Sergio Mejía, el abasto estaba asegurado por un crucero naval que se movía entre Santa Marta y Sabanilla bajo el comando de Torcuato Piédrola, quien navegaba la fragata *La Palma*¹⁶¹. Fundamentalmente, eran transportadas carnes, ron, harina, arroz y otros víveres que podían ascender a los 150 000 pesos.

Aunque los bandos en guerra trataban de dar buenas condiciones a los soldados con el abastecimiento y la recluta de hombres que estuvieran acostumbrados a las inclemencias del trópico, el movimiento constante que implicaba la persecución, la ofensiva y la defensiva iba menguando las fuerzas enfrentadas. La desertión era habitual y los abastos no alcanzaban para toda la tropa, o por lo menos así se dejaba constancia en los informes y las cartas que llegaban hasta los comandos centrales. Más peligrosa aún podían ser las enfermedades que se iban ganando a medida que se penetraba en territorios complejos como las tierras bajas tropicales.

Volviendo al ejército de Pablo Morillo, a pesar de que era numeroso, de que tenía buen respaldo de buques y poblados que se mantenían en el bando realista, sus fuerzas se fueron diezmando a los pocos meses de iniciar la reconquista. Francisco Tomás Morales, el 12 de agosto de 1815, encargado de una de estas tropas, resume estas circunstancias cotidianas al describir las enfermedades y las penalidades con las que llegó el ejército que había alcanzado las orillas del río Magdalena, después de desembarcar en la Guajira y pasar por Santa Marta:

[...] con el desconsuelo que ha principiado la viruela de que adolecen ya 22 soldados que con motivo de haber dexado en Gayra el Hospital según disposición de Vuestra Excelencia y solo haber marchado con dos cirujanos y un botiquín he dispuesto formen uno en un trapiche a donde se van recogiendo, y algún otro que cae con calentura por separado para que esta clase de enfermedad no se propague en la División. Estos pueblos si se pueden llamar tales no prestan por sus circunstancias auxilios algunos y tengo que mantener la tropa con una libra de carne y yuca la que se consigue con mucho trabajo.¹⁶²

Es posible que la visión negativa con la que observa Morales la situación de los “pueblos” no solo tenga que ver con su falta de infraestructura para atender a los

¹⁶¹ Mejía, *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones*, 380.

¹⁶² Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), “Morales a Morillo sobre su llegada al río Magdalena; la aparición de la viruela; escasez de víveres; proclamas redactadas. Guaymarito, orillas del Magdalena, 12 de agosto de 1815”. Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 156r.

enfermos. El saqueo, los incendios y los mercenarios que abundaban en las tropas mantenían amedrentada a la población que no formaba parte de los ejércitos. En buena medida, el acto de lecturas de bandos y ordenanzas en las plazas públicas en las que se exponía la indulgencia hacia los aliados no dejaba de verse con recelo. Una vez más, el susodicho nos ofrece algunas percepciones al respecto:

A las once del día de oy pasé toda División de mi mando por el Río de Magdalena, e inmediatamente marché para el Pueblo de Sabana-grande el que encontré quemado por los insurgentes y sin gente a causa de estar ocultos en los montes uyendo de aquellos, y a poco rato se me presentaron algunos, y los persuadí quanto fue de mi alcance, encargándoles que solicitasen los demas para que vinieren a su Pueblo y lo están verificando á quienes les he echo ver la errada idea de los malvados, y la justa y legítima causa nuestra. [...] Sin pérdida de momento hise marchar los casadores a los pueblos del Palmar y Santo Tomás [...].¹⁶³

Las noticias entre Pablo Morillo y sus lugartenientes comenzaron a notarse contradictorias, pues, por una parte, indicaban el avance sobre pueblos y partes del río que obligaron a los republicanos a replegarse. Pero en otras ocasiones, comenzaron a notar que la falta de comunicación y dominio del puerto principal, es decir Sabanilla, puso en vilo el avance y la permanencia de las tropas en el interior. Por esta razón, Francisco Tomás Morales comenzó a buscar nuevas estrategias para cortar todo intento de comunicación por el río Magdalena. Para esto decidió enviar una compañía "a la encrucijada de Pueblo Nuevo con el objeto de tomarles o cortarles la artillería que los malvados deben conducir a Sabanalarga desde Barranquilla"¹⁶⁴.

Sin embargo, al poco tiempo el mismo Morales indicaba que las tropas de Bolívar avanzaban por tierra y por el río, lo cual lo hacía dudar sobre su permanencia en el territorio. Como veremos más adelante, en efecto, desde la región andina se avanzaba siguiendo las principales arterias hidrográficas que conectaban el mundo andino con las sabanas y las costas. Ante tales noticias, Morillo se pronunció, dejando entender que aún faltaban años para que empezaran las batallas decisivas y que no había una guerra ganada:

¹⁶³ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), Morales a Morillo sobre el paso del río Magdalena; marcha hacia Sabana Grande; estado del mismo; continuación hacia el Palmar y Santo Tomás; Pueblo Nuevo. Sabanagrande, 14 de agosto de 1815". Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 161r.-161v.

¹⁶⁴ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), Morales a Morillo sobre el paso del río Magdalena; marcha hacia Sabana Grande; estado del mismo; continuación hacia el Palmar y Santo Tomás; Pueblo Nuevo. Sabanagrande, 14 de agosto de 1815". Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 161r.-161v.

En Antioquia, Socorro, Río Magdalena y otros puntos deben tener también alguna gente, porque la columna de Ocaña, la de Zaragoza, y los bongos de guerra que están en el Magdalena, podrían de otro modo hacerles mucho daño. De todo deduzco que los enemigos que han arrojado a usted de los valles no pueden ser temibles baxo ningún aspeto y que una carga decidida de dos compañías a la bayoneta los desordenaría enteramente. Sin embargo, hasta cierto punto ha sido bueno evitar de comprometer una acción pero tampoco puede serlo abandonar el País sin defenderlo [...].¹⁶⁵

Como lo preveían ambos ejércitos, la guerra con las poblaciones y provincias del interior sin el control de los puertos costeros se podía convertir en una situación de encierro, en una bolsa de guerra que, poco a poco, se iba cerrando en la medida en que se le cediera terreno al enemigo y que no hubiera manera de conectar los buques del río con la Armada del mar. Esta situación hacía entonces del puerto de Sabanilla un lugar decisivo para ofrecer, cuando menos, una imagen de que se tenía pleno control de la entrada y salida del río Magdalena.

Pablo Morillo lo había prevenido desde su arribo al territorio americano. Para los realistas, Sabanilla sería, entonces, el inicio de un bloqueo continuo para el avance de las tropas de Bolívar. Desde Santa Marta, que mantenía rencillas con Cartagena por los combates anteriores, recibió a los realistas y les proporcionó ayuda de embarcaciones menores y de hombres para moverse por el intrincado territorio allende el río Magdalena. Así que Morillo hizo salir por tierra la vanguardia de su ejército, con 3500 hombres, la mayoría mulatos venezolanos que estaban acostumbrados al clima, comandadas por Francisco Tomás Morales. Este último tomó la ruta hacia el río Magdalena por Sitio Nuevo hasta Sabanalarga. Cerca se encontraba la columna republicana, en Santo Tomás, que era de unos 700 hombres, puesto que debió ser abandonado¹⁶⁶.

Para entrar en el río Magdalena se debía conocer bien cada una de sus bocas en su encuentro con el mar, pues las profundidades de las aguas variaban, al igual que las corrientes. El viajero Hamilton recuerda que, llegando desde Santa Marta, las embarcaciones entraban por la Boca del Caño Grande, el cual calculó en unas veinte yardas de ancho —unos 20 metros—, a una velocidad de cuatro nudos por hora. Luego de pasar la boca del río se ingresaba en un lago que se conocía como Redonda, del cual se pasaba a Boca Sucia, que era un canal pantanoso. Otros

¹⁶⁵ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), Morales a Morillo sobre el paso del río Magdalena; marcha hacia Sabana Grande; estado del mismo; continuación hacia el Palmar y Santo Tomás; Pueblo Nuevo. Sabanagrande, 14 de agosto de 1815". Sig. 9/7660, leg. 17, b), f. 161r.-161v.

¹⁶⁶ Corrales, *Documentos para la historia de la Provincia de Cartagena de Indias*, 231-32.

canales surcados fueron el de Clarín y el caño Abrito. De ahí se encontraba el caño La Soledad y de este se pasaba a Cuatro Bocas¹⁶⁷. Antes de emprender el viaje por el río Magdalena, Hamilton describió las embarcaciones de los pobladores que transitaban el río:

El bote o barca está construido con cubierta como los buques, la longitud es de 62 pies y seis pulgadas, once de ancho; la longitud de la parte cubierta tiene diecisiete pies; el conjunto de la tripulación lo integran un piloto, un timonel, un cocinero y diez hombres para impeler el barco con pértigas. La canoa grande llamada bongo se construye de un árbol ahuecado en forma cóncava con herramientas; tiene cuarenta y dos pies de longitud y seis pies dos pulgadas de ancho; la tripulación la componen un piloto, un cocinero y cinco hombres para impulsarla con pértigas¹⁶⁸.

Por esta razón fue necesario que las tropas que venían atacando por mar, buscaran embarcaciones más pequeñas y que acudieran a la experiencia de los *bogas* para poder penetrar por los caños y las ciénagas donde podían escapar a un posible ataque o estaban en peligro de naufragar por aguas corrientosas. En diversos documentos se insiste en que los pobladores ayudaban a los ejércitos que llegaban y estos rápidamente buscaban reclutar hombres para la guerra y el transporte entre los vecindarios rivereños, pues la experiencia y la tecnología podía ser determinante para avanzar por tierra y agua. Una vez terminadas las guerras, en las memorias de los pobladores quedaron algunas gestas que recuerdan la importancia que tenía conocer bien el territorio en disputa. Seguramente Hamilton escuchó estas historias mientras viajaba por el río Magdalena y dejó constancia en su diario cómo en una ocasión

Los españoles bloquearon el estrecho canal de Bocadores de la Buega, que es la vía angosta entre el río Magdalena y los lagos, para evitar que los colombianos atacaran Pueblo Viejo y a Santa Marta. Este canal fue dominado y los obstáculos removidos por los buques cañoneros de los patriotas.¹⁶⁹

Cuando no se trataba de la estrategia del enemigo, el río también tomaba parte en la batalla y daba y quitaba ventaja a los bandos que se confrontaban. El 5 de marzo de 1817, Juan Sámano informaba desde Santa Fe sobre un naufragio

¹⁶⁷ Hamilton, *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*, tomo 1, 36-37.

¹⁶⁸ Hamilton, *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*, tomo 1. 27.

¹⁶⁹ Hamilton, *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*, tomo 1, 39.

acaecido cerca de Mompox. El siniestro le ocurrió al coronel don José Miguel Salomón, mientras se desplazaba por el río Magdalena hasta Honda para luego llegar a Santa Fe. En esa ocasión el champán más importante donde se desplazaban los oficiales y "demás individuos del cuadro del regimiento de infantería de Granada", tuvo que ser evacuado debido a averías¹⁷⁰. El día anterior, el coronel Salomón informó que dirigiéndose con los oficiales y la tropa que había quedado en Cartagena y que era necesario tener a disposición para las tropas del general en jefe, "naufregamos en el río Magdalena a distancia de once leguas de la parte de arriba de esta villa y perdido un champán grande de a 24"¹⁷¹. El militar informó que con el auxilio que tuvieron de otro champán más pequeño pudieron salvarse la tripulación y el equipaje. Las tropas lograron alcanzar un islote de arena formado por el río, donde, indicó Salomón, quedaron "reducidos a vivir", mientras se informaba al comandante que permanecía en Mompox para que enviara ayuda.

A pesar de que la distancia no era tan significativa, siendo que se trataba de navegar el río, los naufragos tuvieron que esperar en el islote durante cinco días, "no pudiendo resistir los rigores de la intemperie"¹⁷². Ante la situación, el coronel envió una parte de la tropa hasta Honda, en especial, a los tenientes don José Barreiro y a don Ramón López San Miguel con sus equipajes, además de dos sargentos primeros. Para ello, ante la convulsión de la guerra y la ambigüedad de las fidelidades, a cada uno se le entregó un pasaporte para llegar hasta Bogotá. Por su parte, el coronel, aunque no menciona de qué manera regresó a Mompox, aseveró que "en los términos que pude me restituí a esta villa a donde llegué el día 11 a las 11 de la noche"¹⁷³. En Mompox quedó el resto de la tropa que debía llegar a Santa Fe, en espera que se le aprovisionara un buque para emprender de nuevo el viaje que indicaba el "pasaporte" del coronel Salomón, el cual informó todo esto al tercer día de que llegó a la villa, el 14 de febrero de 1817.

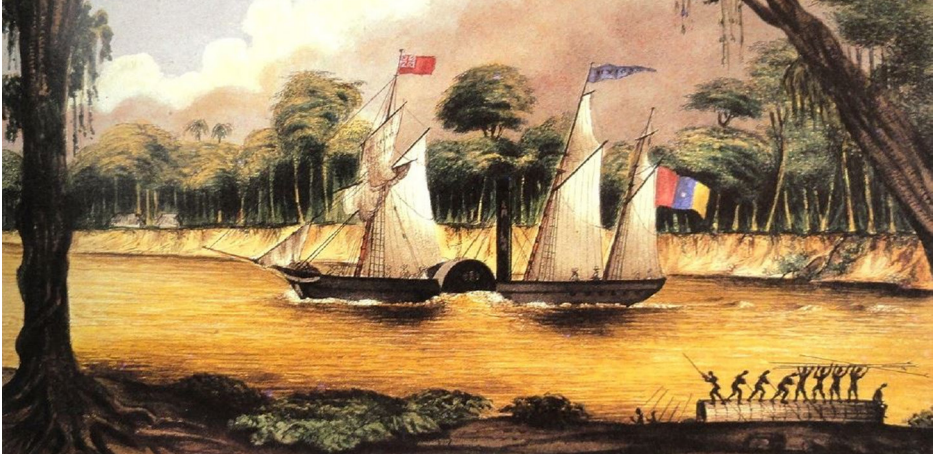
¹⁷⁰ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), "Sámano a Morillo adjuntándole un oficio del Coronel José Miguel Salomón en el que le avisa del naufragio sufrido en el Río Magdalena y las consecuencias derivadas de tal suceso. Santa Fe, 5 de marzo de 1817". Sig. 9/7665, leg. 22, b), ff. 215r.

¹⁷¹ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), "Sámano a Morillo adjuntándole un oficio del Coronel José Miguel Salomón en el que le avisa del naufragio sufrido en el Río Magdalena y las consecuencias derivadas de tal suceso. Santa Fe, 5 de marzo de 1817". Sig. 9/7665, leg. 22, b), ff. 164: 216r.-v.

¹⁷² Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), "Sámano a Morillo adjuntándole un oficio del Coronel José Miguel Salomón en el que le avisa del naufragio sufrido en el Río Magdalena y las consecuencias derivadas de tal suceso. Santa Fe, 5 de marzo de 1817". Sig. 9/7665, leg. 22, b), ff. 216r.

¹⁷³ Biblioteca Digital Real Academia de la Historia (Madrid), "Sámano a Morillo adjuntándole un oficio del Coronel José Miguel Salomón en el que le avisa del naufragio sufrido en el Río Magdalena y las consecuencias derivadas de tal suceso. Santa Fe, 5 de marzo de 1817". Sig. 9/7665, leg. 22, b), ff. 166: 217r.

Imagen 8. El vapor *Unión* en su primer viaje por el río Magdalena en agosto de 1839.



Fuente: Malcolm Deas, *Tipos y costumbres de la Nueva Granada: La colección de pinturas formada en Colombia por Joseph Brown entre 1825 y 1841 y el diario de su excursión a Girón, 1834*, Arte-Colección 99 (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1989), 61.

Entre las pinturas y el diario que dejó el inglés Joseph Brown, quien permaneció en la joven república de Colombia entre 1825 y 1841, vale la pena rescatar sus impresiones sobre el río Magdalena y los sistemas de comunicación que empezaban a florecer en él, que era su arteria principal. Para el viajero, la visión del vapor *Unión* recorriendo el gran río por primera vez, en agosto de 1839, era el mejor contraste entre el paraje selvático y la imponente tecnología no solo sobre el río, sino también sobre los pobladores bogas, ahora relegados ante estas nuevas modalidades de comunicación (imagen 8). Sin embargo, como en el caso anterior, en el que las tropas de Morillo se enfrentaban a la fuerza del río, en la pintura no deja de verse la imponente tecnología de las aguas del Magdalena. Los bogas que aparecen en las orillas no dejaron de ser fundamentales para que las noticias circularan por el territorio. El barco, que puede ayudarnos a entender el tipo de embarcaciones que navegaban dichas aguas en tiempos de guerra, no dejaba de ser aparatoso y tenía que aprovechar la experiencia de los locales para poder navegar aguas poco profundas, estrechos y, en la parte alta del río, raudales que hacían que se tuviera que depender de aquella tecnología y hombres que son pintados como pequeñas figuras en el cuadro de Brown¹⁷⁴.

¹⁷⁴ Malcolm Deas, *Tipos y costumbres de la Nueva Granada: La colección de pinturas formada en Colombia por Joseph Brown entre 1825 y 1841 y el diario de su excursión a Girón, 1834*, Arte-Colección 99 (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1989), 60-61.

El desembarco en Sabanilla

En el Alto Magdalena, siguiendo las consideraciones del historiador José Manuel Restrepo, los republicanos tenían una flotilla de embarcaciones ligeras y con mala artillería. Una cuadrilla cubría un territorio amplio y complejo de navegar debido a las corrientes y rápidos. El comandante José Antonio Maíz era el encargado de 125 hombres, que recorrían los puertos entre la angostura de Carare y San Pablo¹⁷⁵. Algunos encuentros tuvieron lugar en el río, entre estos uno de los más recordados sería el que dirigió el coronel Isidro Barrada. Este partió de Mompox con nueve buques mayores de “gruesa artillería”, dos menores y algunos transportes con 153 infantes, sin contar los tripulantes. Las tropas de Maíz y de Barrada se confrontaron cerca del peñón y playa de Barbacoas, siendo los patriotas vencedores. Estos últimos lograron “echar a pique” dos embarcaciones y abordaron dos más, junto con nueve transportes. También apresaron soldados realistas —50 prisioneros—, 600 fusiles encajonados y otros pertrechos de guerra¹⁷⁶. Quedó así entonces asegurada buena parte del río Magdalena con dicha cuadrilla en este cargo y sumando también, en la parte baja, otros buques armados por el almirante Brion¹⁷⁷. Dice Restrepo, refiriendo la estrategia de Simón Bolívar de comandar las tropas del ejército del norte, que esta era:

Desde los valles de Cúcuta se hallaba en contacto por Ocaña con el Magdalena, con la provincia de Santa Marta y con las llanuras de Apure. Ocaña había sido libertada por el coronel Francisco Carmona. En el río Magdalena obraba la escuadrilla que venció a la española en Barbacoas, y otros buques armados por el almirante Brion. El comandante de Antioquia, José María Córdoba, había recibido también órdenes del vicepresidente Santander para obrar como pudiera sobre Zaragoza y el río Cauca desde el pueblo de Nechí. Esperaba además el Libertador recibir de un día a otro la noticia de que había desembarcado en Riohacha la legión irlandesa al mando del coronel Mariano Montilla. Atacados así los enemigos por el norte y por el sur, juzgaba que podría libertar en breve las provincias litorales de la Nueva Granada.¹⁷⁸

Los irlandeses que esperaba Bolívar formaban parte de la misión que tenía el coronel Mariano Montilla de recolectar armas, municiones, aprestos y brazos para

¹⁷⁵ José Manuel Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional*, tomo III, Bernardo Ramírez-Colección 1 (Besanzon: José Jacquin, 1858), 13.

¹⁷⁶ Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 13.

¹⁷⁷ Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 21.

¹⁷⁸ Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 21.

la guerra a lo largo y ancho de las Antillas. Aunque nos dice José Manuel Restrepo que encontró pocos fusiles, el coronel llegó a reunir 750 irlandeses y otros elementos para la guerra naval. Por su parte, Brión, quien tenía la misma tarea, reunió buques de guerra mayores y menores que también fueron puestos a disposición para la campaña del Caribe que debía iniciar en Maracaibo, pero que finalmente se dirigió primero a Riohacha. Unos años antes ya se tenían noticias de que varios patriotas recorrían las naciones vecinas buscando aliados. El 24 de diciembre de 1817, por ejemplo, Juan Bautista Simson informaba desde Margarita que había recibido noticias acerca del reclutamiento de extranjeros que se llevaba a cabo en Filadelfia, Estados Unidos de América, por el ciudadano Lino de San Clemente. La encargada de dar la nueva fue una goleta enviada desde San Tomás por Mariano Montilla. Ante tal situación, no dejó el funcionario de mostrar preocupación y anotó que "se noticia la venida de tres mil y quinientos hombres, con lo demás que Vuestra Excelencia verá, motivo por que he tomado todas las medidas de seguridad que han estado a mi alcance para la defensa de esta isla"¹⁷⁹.

Fue justo desde la isla de Margarita que el coronel Montilla partió, unos años después, el 7 de marzo de 1820 acompañado de un contingente de entre 1000 y 1300 hombres distribuidos en 14 buques entre bergantines, goletas, faluchos y flecheras. Ocho de estas embarcaciones más bien sirvieron de transportes. A los irlandeses se unieron criollos y personas de diversas naciones que procuraban buscar algún beneficio en medio de la guerra¹⁸⁰.

Riohacha, en manos del coronel José Solís, aguantó los embates de las tropas durante un día, después de negarse a entregar la ciudad ante las advertencias e intimidaciones enviadas por Montilla y Brión. En la noche, los oficiales españoles abandonaron la plaza al igual que buena parte del vecindario, quienes temían más que el saqueo otro tipo de atrocidades que sucedían ante tropas tan variopintas que eran incluso difíciles de manejar por los oficiales a cargo¹⁸¹. Pasados unos días y después de que cesara el fuego, los patriotas regresaron a sus casas en la ciudad, mientras que otros conformaron grupos de resistencia que, comandados por Miguel Gómez, ejercieron alguna resistencia en la parte interior de la jurisdicción. Esto era necesario, pues la orden era poder juntar las tropas que llegaban por mar con las enviadas por Bolívar desde Ocaña, siendo el punto de encuentro entre ambas la ciudad de Valledupar. Sin embargo, caños, ríos y caminos estaban

¹⁷⁹ Archivo General de Indias, *Estado*, 71, N. 20, fol. 1r.

¹⁸⁰ Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 24.

¹⁸¹ Recuerda Restrepo que, al poco tiempo de tomada la ciudad de Riohacha, unos 52 oficiales de la legión irlandesa, le presentaron un memorial cuyo contenido indicaba "un espíritu general de insubordinación". Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 27.

en disputa y dicho encuentro estuvo plagado de escaramuzas y combates, lo cual frenó el avance de las tropas patrióticas.

La toma de Santa Marta no era sencilla, como lo había demostrado el intento de maniobrar de la tropa que venía de Riohacha para desembarcar en la Gáira, pero “conociendo, empero, que estos le eran hostiles enteramente, continuó su rumbo hacia las bocas del Magdalena”¹⁸². El fuerte de Sabanilla comenzó a ser atacado el 11 de junio por 100 hombres que desembarcaron y atacaron por tierra. La plaza fue defendida sin éxito por veinte hombres que contaban con cuatro piezas de a veinte y cuatro. Con la caída del puerto, algunos de los hombres comandados por el mayor Garcín fueron enviados para que se pusieran a la población de los pueblos de Barranquilla, Soledad, Galapa y Malambo del lado de los patriotas, pues eran lugares poblados y que podían garantizar el funcionamiento del puerto a favor de uno u otro bando. Es decir, la aduana y el fuerte de Sabanilla apenas era el lugar central de un complejo de puertos ribereños poblados de haciendas, embarcaciones y hombres que podían ejercer una defensa acérrima a cualquier intento de toma por medio de las armas. En menos de tres días, los oficiales enviados a estas poblaciones lograron reunir más de 400 hombres, caballos, monturas, ganados y otras cosas necesarias para la tropa. Anotaría después José Manuel Restrepo que las contribuciones salieron en especial de las parroquias de Barranquilla y Soledad, donde se concentraba la población de mayores recursos. Dicho historiador, aunque no ofrece mayores datos acerca de la batalla o del papel desempeñado por las naves, entre las cuales se encontraba José Padilla, afirmó que “los resultados del desembarco de Sabanilla eran hasta entonces muy superiores á las esperanzas que antes se habían concebido”¹⁸³.

Las tropas que llegaron hasta Riohacha terminaron por quemar la ciudad. Para el 11 de junio de 1820, en cabeza de Mariano Montilla, arribaron al puerto de Sabanilla. Se trataba de una tropa de 150 criollos y 60 extranjeros, estos últimos, principalmente, ingleses e irlandeses. Como se puede observar en la figura 3, a pesar de que Sabanilla era un puerto abierto, con una vista privilegiada que podía descubrir fácilmente un ataque marítimo, pero al mismo tiempo vulnerable, los republicanos buscaron tomarlo sin acudir a su destrucción. Para esto, el encargado de las fuerzas sutiles —las cuales debían continuar tomando otros puntos centrales del río Magdalena—, el coronel José Padilla, organizó una estrategia de engaño que permitiera acercarse lo suficiente hasta donde se encontraba la batería.

¹⁸² Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 32.

¹⁸³ Restrepo, *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, tomo III, 33.

En efecto, después de reparar los buques que participaron en la batalla de Laguna Salada el 25 de mayo de 1820 en La Guajira, la flota se dirigió a Sabanilla portando el pabellón español. Si se trataba de las mismas embarcaciones que partieron de Margarita el 29 de diciembre de 1819, entonces tenemos que en el ataque participaron los bergantines *Urdaneta*, *Brión*, *Orinoco*, *Bogotá*, *Josefina* y *La Popa*; además las goletas *Granadina*, *Espartana*, *Cundinamarca* y *Belona*. También se contaba en esta Armada con ocho transportes¹⁸⁴. Así, las tropas pudieron desembarcar sin que se tuviera mayor sospecha, por parte de los realistas, de que se trataba del bando republicano¹⁸⁵. Aún si los soldados que se encontraban en el fuerte hubieran reconocido el engaño, el despliegue hecho de fuerzas marítimas y terrestres, es decir, de un ejercicio militar combinado de mar y tierra, les daba una gran ventaja a los patriotas. No hubo ocasión para que cualquiera de los veinte o veinticuatro soldados que estaban a cargo de cuatro cañones pudieran disparar y ejercer alguna resistencia¹⁸⁶.

Imagen 9. Vista del puerto de Sabanilla desde la Aduana.



Fuente: Detalle de un mapa en el que se puede apreciar el puerto de Sabanilla. Archivo General de la Nación, Bogotá, MP-06, ref. 245.

A orillas del Magdalena, las poblaciones de Soledad y Barranquilla eran los epicentros de encuentros entre oficiales que planeaban incursiones por tierra y por mar. En este caso, Montilla y Bolívar se encontraron en esta última parroquia con el propósito de idear el aseguramiento de la arteria principal fluvial del territorio, la toma de Santa Marta y sus poblaciones aledañas, el frente que se debía hacer a los españoles ubicados en Cartagena y, finalmente, proyectar el control naval

¹⁸⁴ Jesús Clodoaldo Torres Almeida, *El Almirante José Padilla: (Epopeya y Martirio)*, 2.ª ed., Jorge Ortega Torres-Colección (Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares, 1990), 59.

¹⁸⁵ El autor indica que el desembarco se realizó en las horas de la noche. Torres Almeida, *El Almirante José Padilla*, 61.

¹⁸⁶ Loida Niño Franco, "Navegando por la historia de la Armada Nacional a través de siete fechas decisivas", *Pañol de la Historia*, n.º 74 (2024): 6.

que se debía seguir en el Caribe¹⁸⁷. En el río comenzaron a circular cinco buques patriotas, algunos de los cuales habían encabezado el ataque desde Sabanilla y que debían mantener el bloqueo sobre Santa Marta y Cartagena¹⁸⁸. Se trataba de los bergantines bautizados *Congreso*, *La Granadina*, *Venezuela*, *Boyacá* y *Diana*. Además, se les debía sumar, según lo informó después el almirante Brión, las cinco goletas llamada *José Félix Rivas*, *Granadina*, *Josefina*, *Espartana* y *Cundinamarca*, así como la bombardera *Cotopaxi* y la balandra *Correo N.º 1*¹⁸⁹. De batalla en batalla se fue fortaleciendo una Armada de buques y fuerzas sutiles que le daban mayor sentido a las fuerzas marítimas de la naciente república. De estos últimos triunfos en Sabanilla, Barranquilla y otras partes del Bajo Magdalena, en cuestión de unos pocos meses quedaron como botín 5 bergantines, 3 bongos y 86 embarcaciones menores de distinto tipo¹⁹⁰.

Imagen 10. Pasquín ridiculizando la inacción de la Marina española de Cartagena frente a la rebelde en Barú.



Fuente: "Pasquín ridiculizando la inacción de la Marina española de Cartagena frente a la rebelde en Barú", Archivo General de Indias, MP-Pasquines, 8, 13 de septiembre de 1820.

¹⁸⁷ Joaquín Viloria de la Hoz, "Santa Marta real y republicana: El accionar económico y político de la Provincia de Santa Marta en los albores de la independencia, 1810-1830" *Cuadernos de historia económica*, No. 36. (Cartagena: Banco de la República, 2015) <https://doi.org/10.32468/chee.36>.

¹⁸⁸ Armando Martínez Garnica y Jorge Conde Calderón, *La batalla decisiva: La gesta del gran Almirante José Padilla López, que condujo a la libertad de América del Sur; 200 años de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo* (Bogotá: Armada de Colombia / Planeta, 2023), 50.

¹⁸⁹ Martínez Garnica y Conde Calderón, *La batalla decisiva*, 51.

¹⁹⁰ Román Bazaruto, *Análisis histórico*, 147.

Después del desembarco y toma del puerto de Sabanilla, las noticias sobre el avance de las tropas de mar y tierra de la naciente república colombiana no dejaron de ser positivas. Las gacetas que portaban los pormenores de la guerra y las cartas que daban los partes oficiales no fueron los únicos que empezaron a crear una memoria de una nación que triunfaba frente a una Armada de gran tradición en Europa. De esta manera, los vecinos de las ciudades americanas expresaron ese sentimiento de victoria acudiendo al humor y la opinión pública por medio de pasquines. Tal es el caso de un pasquín que aparece firmado por un tal Tuburcio Santana y bajo el "visto bueno" de Siriaco Barú, publicado el 13 de septiembre de 1820 (imagen 10). En él se pueden apreciar dos embarcaciones, diferentes en tamaño, organización y poder militar. En la más favorecida aparece la bandera española, mientras que la embarcación pequeña está izada la bandera de la ciudad de Cartagena de Indias.

Aunque en la escena se aprecia que mientras la embarcación española huye y la otra la persigue, unas oraciones que salen de cuernos de llamada o bocinas le dan movimiento y sentido a la imagen. Los de Cartagena, que representan pescadores de Barú o fuerzas militares gritan: "Cobardes marinos por qué huís de este buque de carajo", a lo cual responde un oficial español que está en lo que parece un bote anclado a la nave mayor: "De seguro llevan pocos camaradas"¹⁹¹. Queda así claro que ya fueran los pescadores o la Armada, las fuerzas españolas empezaban su huida ante la oposición que fueron encontrando en las costas del Caribe. Pero, además de la imagen y las inscripciones que buscan contextualizar la secuencia del dibujo, el autor decidió dejar un verso infamatorio que fue firmado y ratificado con las palabras "Esto dijo y lo firmó quien a los marinos jodió, etc."¹⁹². Aquí los versos:

Cordero con sus marinos
A Barú fue á atacar
Y huyen como cochinos
Sin un cañón disparar.
Una barca que allí había
Con muy pocos enemigos,
Conoció ser sus amigos
Los que a su frente tenía,
Pues los nuestros se vinieron
Hasta fondear en Bahía¹⁹³.

¹⁹¹ Archivo General de Indias, *MP-Pasquines*, 8.

¹⁹² Archivo General de Indias, *MP-Pasquines*, 8.

¹⁹³ Archivo General de Indias, *MP-Pasquines*, 8.

Ya fuera que se tratara de un marino que se vio envuelto en la persecución de la embarcación española o de un vecino de Cartagena que buscaba reafirmar la independencia de la ciudad, después de haber pasado durante varios años de uno a otro bando, en cualquier caso, tenemos un pasquín muy interesante que debió circular con fines propagandísticos, es decir, con la finalidad de llegar hasta la opinión pública¹⁹⁴. Ese sentimiento de triunfo y de opinión no debió ser exclusivo de Cartagena de Indias, pues los soldados reclutados en Barranquilla y Soledad seguramente también llegaron con sentimientos parecidos para contar las gestas que habían logrado en el río Magdalena y en la toma del fuerte de Sabanilla.

Es decir, el pasquín citado no marca el inicio de un clima de opinión, sino que más bien se trata de un punto de llegada que pasa de lo oral a lo escrito y que forma parte de la memoria histórica que van entretejiendo los vencedores. Unos acuden a los pasquines y los periódicos; otros autores más elaborados escriben historias, como es el caso de José Manuel Restrepo. No cabe duda de que, en ambos casos, los acontecimientos tienen un papel fundamental para que la población en general recuerde las fechas que marcaron el porvenir de sus ciudades y de la nación colombiana, entre estas, la toma del puerto de Sabanilla el 11 de junio de 1820.

Conclusiones

Han pasado más de doscientos años desde que se consideró la existencia de una república denominada *Colombia*. De esta historia compleja de guerras, acuerdos, diplomacia y tantos otros problemas aún queda mucha tela que cortar. Entre estos, el papel de las primeras instituciones que formaron las Fuerzas Armadas de Colombia, como es el caso de la Armada de Colombia, sigue a la espera de nuevas investigaciones que permitan trazar una serie de acontecimientos que la vinculan con la historia más temprana de la Nación.

Aquí, entonces, los acontecimientos desempeñan el papel de nudos que unen y entrecruzan hechos y circunstancias azarosas que, ante el peligro del olvido, toman forma en fechas, lugares, objetos y personas que rescatan el paso de los seres humanos sobre la Tierra. El 11 de junio de 1820 aparece en el escenario varias figuras centrales como fueron el almirante José Padilla, junto a Luis Brión y Simón Bolívar, pero también los bogas de los ríos y los pobladores ribereños del río Magdalena en sitios que tendrían un papel central en el desarrollo de la nación,

¹⁹⁴ Jairo Alfredo Bermúdez Castillo y Claudia Patricia Delgado Osorio, "Carteles Impresos en Bogotá durante el siglo XIX: Exploración y Análisis", *KEPES, Grupo de Estudio en Diseño Visual* 14, n.o 16 (2017): 229, <https://doi.org/10.17151/kepes.2017.14.16.10>.

como lo son Barranquilla, Soledad, Mompox, Santa Marta o Simití. Y, en la medida, que se continúe indagando sobre el acontecimiento del desembarco y la toma del puerto de Sabanilla, así mismo seguirán apareciendo actores y escenarios que le dan vida o que reevaluarán lo que sabemos hasta ahora acerca de dicha historia.

Por ahora podemos decir que asistimos a un periodo de guerras que mantienen al Caribe en constantes disputas. Estas fueron develando relaciones complejas más allá de las fronteras que marcaban los imperios del mundo Atlántico. Desde regiones como Jamaica o Estados Unidos de América aparecieron aliados y víveres que fueron aprovechados por los bandos que se confrontaban. La experiencia ganada a partir del contrabando o el comercio legal les permitió a los navegantes y a los estrategas centralizar sus operaciones para hacer el mayor daño posible, bloquear o esconderse de las arremetidas de sus enemigos. En este caso, rápidamente se tiene noticia de que el puerto de Sabanilla es un lugar central en la disputa por ganar la costa y la *tierra adentro*.

Las nacientes repúblicas americanas tuvieron que recurrir a todo tipo de aliados y de estrategias para sobrevivir a los embates de una Armada fuerte y bien apertrechada como lo era la española. Para esto, la llegada de hombres como Lois Aury y otros corsarios abrieron un panorama de pillaje en el Caribe que pronto se volvió en la mejor opción para mantener una marina activa y fuerte. Los norteamericanos y otras naciones antes que las americanas acudían al corso para fortalecer sus ejércitos, de tal manera que se tenían leyes y ordenanzas que iban encaminadas a legitimar este tipo de acciones. En unos pocos años, entre 1812 y 1820, podemos ver en figuras como Luis Brión y en el coronel —luego almirante— José Padilla la formación de una Armada más organizada, con una flota propia y, lo más importante, con una tradición construida a partir de las victorias que les habían dado la independencia definitiva a los territorios americanos.

En estos años clave de 1819 a 1823, la historiografía les dio un lugar destacado a las batallas que se libraron en el interior del territorio colombiano y venezolano. Apenas la batalla de Maracaibo y las vicisitudes de Cartagena y Santa Marta aparecen como acontecimientos sobresalientes en una historia que, desde sus inicios, quiso construir un relato de centralidad andina más que costera. Ahora, cada vez nos estamos dando cuenta de que hubo más de una batalla decisiva en el mar y que a estas hay que sumarles aquellas que se libraron en los ríos, en especial, en este caso, en el Magdalena. En este sentido, el desembarco y la toma del puerto de Sabanilla se convierte en un acontecimiento que es asumido por los propios actores que agitan las aguas de la historia como la primera piedra de un triunfo que se avecinaba.

Bibliografía

- Archibold Humphries, Amelia Isabel. "Navegando en la tempestad: El general Luis Aury en el contexto del sitio de Cartagena y sus disputas con el almirante Luis Brión por la toma de la provincia de Santa Marta (1816- 1821)". En *La batalla de Ciénaga de 1820 y la independencia del Caribe colombiano*, editado por Joaquín Viloria de la Hoz. 1.^a ed. Santa Marta: Unimagdalena, 2024.
- Archivo General de Indias, *MP-Pasquines*, 8.
- Archivo General de la Nación, Bogotá, *MP-06*, ref. 245
- Archivo General de Indias. *Estado*. 71, N. 20. Fol. 1r.
- Bassi, Ernesto. *Un territorio acuoso: Geografías maríneas y el gran Caribe transimperial de la Nueva*. Traducido por María José Montoya. Barranquilla: Universidad del Norte, 2021.
- Bermúdez Castillo, Jairo Alfredo y Claudia Patricia Delgado Osorio. "Carteles Impresos en Bogotá durante el siglo XIX: Exploración y análisis", *KEPES, Grupo de Estudio en Diseño Visual* 14, n.o 16 (2017).
- Corrales, Manuel Ezequiel. *Documentos para la historia de la Provincia de Cartagena de Indias, hoy estado soberano de Bolívar, en la Unión colombiana*. Tomo II. Bogotá: Imp. M. Rivas, 1883.
- "Combate de la escuadra de galeones con quatro navios tratantes olandeses en la costa de Baru". Archivo Histórico Nacional (Madrid). *Estado*. MPD, 115.
- Deas, Malcolm. *Tipos y costumbres de la Nueva Granada: La colección de pinturas formada en Colombia por Joseph Brown entre 1825 y 1841 y el diario de su excursión a Girón, 1834*. Arte-Colección 99. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1989.
- Friede, Juan. Nota preliminar a *Diario del viaje por el Orinoco hacia Angostura (Julio 11 - Agosto 24, 1819): Con las instrucciones para el viaje dadas por el Secretario de Estado, John Quincey Adams*, por John Hambleton. José Francisco Socarrás-Colección. Bogotá: Banco de la República, 1969.
- Gutiérrez Ardila, Daniel. *Un nuevo reino: Geografía política, pactismo y diplomacia durante el interregno en la Nueva Granada (1808-1816)*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2010.
- Loida, Niño Franco. "Navegando por la historia de la Armada Nacional a través de siete fechas decisivas". *Pañol de la Historia*, n.º 74 (2024): 3-11.
- Martínez Garnica, Armando y Jorge Conde Calderón. *La batalla decisiva: La gesta del gran Almirante José Padilla López, que condujo a la libertad de América del Sur; 200 años de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo*. Bogotá: Armada de Colombia / Planeta, 2023.
- Mejía, Sergio. *Cartografía e ingeniería en la era de las revoluciones: Mapas y obras de Vicente Talledo y Rivera en España y el Nuevo Reino de Granada (1758-1820)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2021.

- Potter Hamilton, John. *Viajes por el interior de las provincias de Colombia*. Tomo I. Bogotá: Imprenta del Banco de la República, 1955.
- Real Academia de la Historia (Madrid). Signatura pendiente: 1002936, fol. 165r; 1002930, fol. 156r; 1002933, fol. 161r.-v; 1002933, fol. 161v; 1004616, fol. 215r; 1004616, fol. 216r.-v; 1004616, fol. 216v; 1004616, fol. 217r; 1002995, fol. 265r;
- Real Academia de la Historia (Madrid). Signatura: Sig. 9/7649, leg. 6, a) 12, fols. 16-17.
- Restrepo, José Manuel. *Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional*. Tomo III. Bernardo Ramírez-Colección 1. Besanzon: José Jacguin, 1858.
- Román Bazurto, Enrique. *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*. 4.^a ed. Cartagena: Giro Editores, 2005.
- Torres Almeida, Jesús Clodoaldo. *El Almirante José Padilla: (Epopéya y Martirio)*. 2.^a ed. Jorge Ortega Torres-Colección. Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares, 1990.
- Viloria de la Hoz, Joaquín. "Santa Marta real y republicana: El accionar económico y político de la Provincia de Santa Marta en los albores de la independencia, 1810-1830. *Cuadernos de historia económica*, No. 36. (Cartagena: Banco de la República, 2015) <https://doi.org/10.32468/chee.36>.

Imagen 11. *"Oficiales de la Armada Nacional y del Ejército Nacional a bordo de una unidad a flote en el oriente colombiano", s. f. Archivo personal del señor César Bernardo Llanos.*

