

CAPITULO II

La camarilla; su composición y la influencia de Tatíschev. - Firma, en agosto de 1817, de un Convenio de compra de una escuadra. - Extraña desaparición de documentos oficiales. - El tratado de Abolición de la esclavitud. - Puesta en práctica del Convenio: 400.000 libras esterlinas se transfieren a San Petersburgo. - Primeras noticias de la salida de la escuadra rusa desde el puerto de Reval. - El paso del Gran Belt. - Arribada a puertos ingleses; su larga y sospechosa estancia en ellos. - Impaciencia en Cádiz por la llegada de la escuadra. - Su entrada en el puerto el 21 de febrero de 1818. - Composición de la misma. - Ditirámico artículo de oficio en la *Gaceta de Madrid*.

El reinado de Fernando VII, durante el sexenio absolutista, se halla íntimamente ligado al papel protagonizado por la camarilla cuya influencia se dejó sentir en no pocas de las decisiones reales, normalmente, en este caso, perjudiciales para los intereses de España, sus reinos y súbditos. En el capítulo de los barcos comprados a Rusia, su participación no ofrece duda alguna, sin que por ello pueda verse reducida la responsabilidad de un Soberano acostumbrado al ciego cumplimiento de sus deseos; salvo honrosas excepciones, persona alguna de su entorno se permitió discutirlos, ponerlos en tela de juicio y, por supuesto incumplirlos.

Hablemos de la camarilla. Criados y ordenanzas de servicio esperaban las órdenes del Soberano en la antecámara real, conocida vulgarmente por camarilla. En ausencia de éste, pero, claro está, con su anuencia, se reunían en ella los hombres que a menudo —por su amistad e influjo sobre la persona real— fueron árbitros de los destinos de una nación supeditada a sus incapacidades, caprichos e incluso personales intereses. Componíase en un principio —a medida que iban cayendo en desgracia surgían numerosas aspirantes a la sucesión— de, por citar los más conocidos, Pedro Gravina, nuncio del Papa, “un corazón de tigre, audacia y mucho tacto en la intriga” (58); Blas de Ostalaza, confesor del Infante Don

(58) VILLA-URRUTIA: *Recuerdos de la vida y reinado de Fernando VII*. Imprenta de Repulles. Madrid. S. d., tomo I, p. 62.

Carlos, hombre notable por sus costumbres inmorales, hipocresía y adulación; Francisco de Córdoba, encumbrado desde modesto guardia de corps, en cuatro años, al ducado de Alagón; el citado Antonio Ugarte, quien partiendo de la humilde ocupación de sportillero se aupó a los salones de palacio. Y, para no cansar al lector, mencionaremos, como último miembro, a Pedro Collado, llamado "Chamorro": de aguador de la –en aquellos tiempos famosa por la calidad de sus aguas– fuente del Berro, ingresó en la servidumbre de Fernando cuando era todavía Príncipe. El marqués de Villa-Urrutia escribe sobre él: "De tal suerte dependía el Rey de sus habilidades y gracias que no podía vivir sin su compañía" (59).

No tardó en incorporarse a la camarilla y ejercer gran influencia con desdoro del Soberano que representaba, el bailío –Caballero de la Orden de Malta– ruso Tatíschev; tuvo la destreza suficiente para persuadir a nuestro Rey de las ventajas de su íntima alianza con Rusia para sostener su Gobierno absoluto. Bajo sus auspicios, el "Deseado" entabló una cordial correspondencia con el Emperador que sirvió para mantener la influencia rusa predominante en este reinado (60). El marqués de las Amarillas, que lo trató personalmente en distintas ocasiones, afirma, en sus *Recuerdos*, que fue él quien engañó al Rey en el Convenio de los barcos.

Sin vacilaciones se puede asegurar que en la antecámara real se fraguó –por iniciativa real y con la connivencia de Tatíschev– el Convenio de compra de la escuadra rusa. Hasta la arribada de los barcos a la bahía gaditana, la documentación cruzada entre ambas delegaciones, al menos la que a España concierne, se llevó a cabo de forma clandestina. Hoy se cree que el Monarca ordenó su destrucción, quizás avergonzado de su ineficacia y prácticamente nulos servicios a la Corona.

El Convenio –de inmediato se dará a la lectura– se firmó en Madrid en agosto de 1817, rubricándolo, por parte del Gobierno español, el primer Secretario de Estado y de la Guerra D. Francisco de Eguía, comisionado al efecto para este acto; dócil instrumento de la camarilla pasaba por extremado en sus opiniones hacia las cosas antiguas, hasta tal punto que usaba aún coleta y polvos, siendo por ello conocido en la Corte bajo el apodo de *coletilla*. En representación del Zar lo hizo su encargado de Negocios y ministro Plenipotenciario en Madrid, Dmítri Pavlóvich Tatíschev.

Pero antes de seguir adelante con el relato, el lector debe conocer el texto original del tratado. Dice así:

(59) Opus cit., p. 64.

(60) Opus cit., p. 66.

Convenio de compra de una escuadra rusa

Los notables sucesos que acaecieron en la invasión de España y las calamidades que después de esta época memorable desolaron y desuelan aún esta Monarquía, no sólo destruyeron la Marina española, pero hasta aniquilaron todos los medios y recursos que eran necesarios para restaurarla.

S.M. el Rey de España y de las Indias, bien convencido de este hecho y de la necesidad de remediarlo, si se han de precaver los incalculables males que resultarían si las costas de España y las colonias de esta grande y poderosa Monarquía, en otro tiempo tan opulenta, quedasen privadas de seguridad y protección, se ha visto obligado a recurrir a S.M. el Emperador de todas las Rusias, su amigo y aliado, y rogar a su dicha Majestad, haciéndole ver la urgente necesidad en que se halla su reino (vista la situación actual de sus posesiones de Ultramar) ponga a su disposición una escuadra de cuatro navíos y ocho fragatas, de 74 cañones los primeros y de 40 las segundas.

S.M. el Emperador Alejandro, deseando secundar en esto y otro cualquier caso los nobles esfuerzos de su augusto amigo y aliado en el restablecimiento del poder español, se apresura a entrar en las miras de S.M.C., y da su asenso a la propuesta, con todo el interés y la solicitud que toma en los asuntos de España.

Al efecto, S.M.I. ha autorizado al Senador Tatischeff, su consejero íntimo, Chambelán, Caballero del Toisón de Oro y de otras muchas Órdenes, y su enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario cerca de S.M.C., para entrar en negociación y estipular las condiciones con que puede venderse a España dicha escuadra. Para el propio fin, S.M.C. dio su plenipotencia al Excmo. Sr. D. Francisco de Eguía, Teniente General de los reales Ejércitos, Consejero de Estado, primer Secretario de Estado y de la Guerra, gran cruz de las Órdenes de San Fernando y San Hermenegildo; y los dichos Ministros, después de haber conferenciado entre sí, han ajustado el presente acto de venta por medio de los artículos siguientes:

Artículo 1.º Como el número de fragatas rusas actualmente estacionadas en los puertos del Báltico no es bastante considerable para poder ceder ocho de ellas a la España, se la venderán solamente tres, añadiendo un navío de línea de 74 cañones, en reemplazo de las otras cinco que se han pedido; de manera, que le escuadra vendida a España se compondrá de cinco navíos de línea de 74 cañones y tres fragatas, cuyo porte no se ha determinado todavía.

Art. 2.º Se entregará dicha escuadra completamente armada y equipada, y en estado de poder hacer un viaje de largo curso. Será provista de suficiente número de velas, de áncoras, de cables y otros utensilios necesarios, con inclu-

sión de municiones de guerra y demás objetos precisos para el servicio de la artillería, como también de provisiones de boca para cuatro meses.

Art. 3.º Luego que llegue el presente "Convenio" a San Petersburgo, la escuadra dará la vela y se dirigirá con la posible celeridad a Cádiz, donde se hará su entrega a los comisarios que al efecto nombre Su Majestad Católica.

Art. 4.º Los marineros rusos que hubieren conducido dicha escuadra a Cádiz, inmediatamente después serán embarcados en buques de transporte, que estarán preparados en dicho puerto para restituir aquéllos a su patria. El flete de dichos buques y la manutención de lo referidos marineros rusos, será a cuenta del Gobierno español. Si entre ellos hubiera algunos que cayeren enfermos de modo que no puedan soportar las fatigas de un nuevo viaje, se les desembarcará y pondrá en paraje decente, asistidos de Médicos y provistos, en fin, de todo lo que fuere preciso para regresar a Rusia, adonde se les conducirá después del restablecimiento, a expensas del Gobierno español.

Art. 5.º La escuadra, armada, equipada y con provisiones, municiones, etc., conforme se ha dicho en el art. 2.º, se evalúa en 13.600.000 rublos, en inscripciones del Banco.- S.M.C. se obliga a pagar esta suma y ponerla en manos o a disposición del Ministro ruso que ha sido nombrado y autorizado para firmar el presente Convenio, cuyo reembolso se hará del modo y en los términos indicados en los artículos siguientes.

Art. 6.º Para cumplir las estipulaciones del precedente artículo, S.M.C. cede a S.M.I. la suma de 400.000 libras esterlinas, concedida a España por la Inglaterra a título de indemnización por la abolición del tráfico de negros; y para poder disponer de esta cantidad, S.M.C. se obliga para con S.M.I. a concluir, tan luego como fuere posible, el Convenio propuesto por la Inglaterra, y a insistir al ratificarle en que se entreguen 200.000 libras esterlinas al hacerse el canje de las ratificaciones; y en cuanto al pago de las otras 200.000 libras esterlinas, se haga pasados que sean seis meses, término señalado para la conclusión del tráfico de negros.

Art. 7.º Para completar el resto de la cantidad convenida de 13.600.000 rublos en inscripciones de Banco, la España se obliga a pagar a la Rusia, a buena cuenta, sumas indeterminadas, conforme lo permita el estado del Tesoro y S.M.C. juzgue conveniente fijarlas. Sin embargo, los pagos de dichas sumas empezarán con la brevedad posible y de modo que se hayan completado para 1.º de Marzo de 1818.

Art. 8.º Como los plazos en que deben pagarse las 400.000 libras esterlinas que ha de dar la Inglaterra, y lo mismo las sumas restantes, se han fijado en una época más lejana de lo que se creía, y como el cambio entre Londres y San Petersburgo está sujeto a alteraciones, porque no existe cambio directo entre ambas plazas, se ha convenido también en que un millón de rublos en inscripcio-

nes de Banco no se eleve a mayor tasa que la de 50.000 libras esterlinas; pero si prefiriese España pagar una parte de la deuda en dinero contante, la Rusia consentirá en este modo de pago, evaluando cada escudo colocado en San Petersburgo a razón de 4 rublos 50 copecs.

Art. 9.º Si al regresar los marineros rusos a su país, la estación no les permitiese hacer su viaje a Cronstadt, se dirigirán a Abo, Suaburgh, Reval o Riga, o a uno de los puertos de Curlandia (hoy región letona); y aún en el caso de que no fuese posible acercarse a las costas del Imperio ruso, serán conducidos a Dantzig y entregados al agente ruso que estuviere allí acreditado, el cual tomará las disposiciones necesarias para que continúen el camino por tierra, conforme a las órdenes que haya podido recibir de su Gobierno.

España pagará los gastos que ocasione el desembarco de los marineros rusos y los que causen en su viaje por tierra hasta las fronteras de la Rusia, tan luego como se hayan formado las cuentas y se hubieren presentado a quien corresponda.

El presente arreglo se conservará secreto; pero en cuanto a su ejecución, en lo relativo a España, tendrá efecto desde que sea aprobado por S.M.C.; y por parte de la Rusia, desde que haya obtenido la sanción de S.M.I.

En fe de lo cual, los infrascriptos, hemos firmado el presente convenio y sellándole con nuestros sellos.

Madrid, 11 de Agosto de 1817. - Eguía. - Tatistscheff (61).



(61) Al pie de página hay una Nota, en el libro de Don Antonio del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz, guerra y comercio*, s. d., Madrid, 1843, que dice: "este tratado se ha traducido de una copia publicada en uno de los números del periódico inglés *Morning Chronicle* de diciembre de 1823. Se ha buscado en los archivos del Ministerio de Estado, pero sólo se encontró la convicción de que no existía en él ni en los demás ministerios. Quizás el mismo Fernando VII lo extravió, para evitar los cargos que amagaron por parte de las Cortes contra Eguía y Ugarte, ambos favoritos de aquel Monarca, y de los cuales, el primero firmó el Tratado actual, y el segundo, el Convenio complementario de 27 de septiembre de 1819, que había sido copiado de un papel presentado por el Ministerio de Rusia, con motivo de reclamar el pago total de las sumas estipuladas. En estos negocios, no parece que hubo la limpieza necesaria, por lo que no es extraño hayan desaparecido los comprobantes, y con ellos los papeles de una y otra negociación".

Del detallado análisis del Convenio se concluye que fue redactado –a nadie se le oculta su autoría– por un experto negociador, empeñado en “barrer descaradamente para casa”; postura, por lo demás, que juzgo encomiable si la parte contraria se lo toleró o demostró incapacidad para sacar adelante otro texto menos oneroso para sus intereses. No recuerdo quién es el autor de esta conocida frase: “La diplomacia es el arte de repartir la tarta alzándose con la mejor porción, mientras los demás comensales abandonen las mesas con idéntica sensación”.

En lo tocante a la cuestión económica –casualmente la de más elevado número de artículos y mayor extensión–, los artículos 5.º a 8.º son casi modelos de precisión. De entrada, el gobierno español se obligaba a pagar 400.000 libras esterlinas que debía entregarnos el inglés. El abono de las cantidades restantes “la España se obligaba a pagar a la Rusia, a buena cuenta, sumas indeterminadas, conforme lo permita el estado del Tesoro español [como vemos, estos negociadores fueron los inventores del actual, pague usted en cómodos plazos]... Sin embargo, los pagos de dichas sumas... de modo que se hayan completado para 1.º de marzo de 1818”.

Sería interesante saber: ¿quién fijó el precio de la escuadra? ¿Conocían los tasadores el verdadero estado de la misma? ¿Seleccionaron los rusos los barcos entre los de peor estado? ¿Estaba enterado el Zar de la verdad o –como creo– se la ocultaron? ¿Qué razones, por parte nuestra, se alegaron para no comisionar a un ingeniero naval –que los teníamos, y excelentes– hasta Cronstad, base habitual de los barcos rusos, y conocer a pie de astillero la auténtica realidad?

Prosigamos con el Convenio y sus irregularidades, por cierto consentidas por S.M., sabedor al detalle de la marcha de las conversaciones. Suya, a mi entender, es gran parte de la responsabilidad –compartida en menor grado con la camarilla y por otros que optaron por callar cuando debieron hablar– de este disparatado negocio formalizado por servidores, si no corruptos, cuando menos incompetentes y, con toda seguridad, inferiores en inteligencia, conocimientos y personalidad al ladino y lúcido Tatischev.

Pasemos a examinar los artículos 4.º a 8.º, verdaderos modelos en su género, donde nada se dejó al azar, dentro de las disponibilidades y carencias de la época. Quizás porque son los que atenazaban a la parte contraria y en consecuencia se descendía a pequeños detalles en lo tocante a desembarco, estancias, manutención, asistencia médica, fletes y repatriación.

Por si algo no quedaba claro, en el 9.º se puntualiza: “en el caso que no fuese posible desembarcar en las costas del Imperio, serán conducidos a Dantzig”, apuntando en el párrafo siguiente: “España pagará los gastos que causen en su viaje por tierra hasta las fronteras de la Rusia”, en clara alusión a aquel puerto. La verdad es que la frontera real del imperio ruso no lo alcanzaba, pero no es menos

cierto que la casi totalidad del territorio polaco se hallaba bajo el poder de los zares e incluso, Constantino, hermano de Alejandro I, había sido nombrado comandante general del ejército polaco en 1812. Lo mismo sucedía con Abo (hoy Turku, Finlandia). Grandes extensiones de lo que hoy se llama Finlandia habían sido ocupadas por Rusia. ¿Quisieron hacernos pagar gastos adicionales en el hipotético caso de un desembarco en alguno de estos puntos?

Concluyo con otra pregunta: ¿qué causas motivaron a Fernando VII, como se ordena al final del convenio, a exigir “el presente arreglo se conservará secreto”?



Firmado el Convenio, restaba ponerlo en práctica abordando la cuestión más delicada: satisfacer a Rusia las sumas acordadas, con una hacienda al borde de la ruina. Dinero no había, pero no era S.M. hombre que se parase en barras cuando había tomado una decisión. “Si bien Inglaterra había sido abanderada y realizado grandes esfuerzos para convertir la trata de esclavos en un comercio monopolizado por ella, desde algún tiempo la opinión pública se había declarado absolutamente en contra, sin diferencia de partidos políticos, habiéndose entablado largos debates en el seno del Parlamento... contra los abusos y horrores de tan inmoral tráfico” (62).

Nuestra nación se oponía ya que lesionaba los intereses, ciertamente espurios, de un sector de sus súbditos –reducido en número pero significativo en poder e influencia– que se lucraba de tan odioso comercio. “Pese a todo, nuestro gobierno no tenía otra alternativa que la de ceder a tan elevadas presiones, de un notable número de países partidarios de la supresión, exponiéndose en caso de negativa, a quedar aislado por las naciones firmantes del Tratado” (63).

Finalmente se alcanzó un acuerdo: la Gran Bretaña entregaría a España 400.000 libras esterlinas en concepto compensatorio. Es casi ocioso decir que cumpliendo el Tratado al pie de la letra, la suma acordada debía distribuirse entre los, digamos eufemísticamente, damnificados, al objeto de superar las trabas y obstáculos que, se adivinaba, opondrían al cumplimiento de lo acordado. Pero el Rey, con el desenfado que le caracterizaba, hizo una vez más caso omiso a las voces de la justicia y la razón y dispuso que las libras esterlinas tomaran directamente rumbo a la capital del imperio zarista, incluso antes de haber sido hechas

(62) MARTÍNEZ DE LA ROSA, FRANCISCO: *Bosquejo histórico...*, p. 103.

(63) *Ibidem.*

efectivas: el Tratado de abolición de la esclavitud se firmó en septiembre de 1817 y el de compra de la escuadra, lo había sido un mes antes.



El texto del Convenio, sellado y firmado, yace sobre la mesa de despacho del Rey que lo contempla ensimismado, meditabundo, soñando con barcos que a toda vela transporten hasta América un poderoso ejército encargado de recuperar para la Metrópoli los territorios en poder de los insurrectos; para él, el acuerdo con Alejandro es la culminación de un sueño, hijo de sus desvelos y amor hacia un pueblo, incapaz a veces de valorar sus sacrificios. Conocida es su frase: “Mis súbditos son como los niños, lloran cuando los lavan”.

Las noticias desde la capital imperial tardan incluso meses en alcanzar Madrid; se esperan con indisoluble impaciencia las de Cea Bermúdez, nuestro encargado de Negocios. Al fin anuncia desde San Petersburgo, con fecha 27 de septiembre la salida del puerto de Reval, de una escuadra compuesta de cinco navíos de 74 cañones y tres fragatas de 44 (64) A partir de aquí podemos seguir con bastante precisión los pasos seguidos por la escuadra, valiéndonos de la *Gaceta de Madrid* o el *Diario de Zaragoza*. Conozcámoslas: “Copenhague, 25 de octubre. Ayer por la mañana ancló en esta rada la fragata rusa *San Patricio*, uno de los buques de la escuadra de cinco navíos y tres fragatas que, al mando del almirante Muller, navega con destino a Cádiz. El objeto de la venida de este buque ha sido pedir al gobierno dinamarqués que los prácticos de este país permanezcan a bordo de la escuadra hasta desembarcar en el canal de la Mancha, para evitar así todo motivo de detención y, habiendo accedido a ello inmediatamente el Gobierno, ha vuelto a hacerse a la vela la fragata para reunirse con los restantes buques, los cuales son muy buenos, de nueva construcción y muy veleros. El almirante Muller ha preferido el paso del Gran Belt por ser el más seguro para los navíos de línea; y cuando el viento fue ayer y continúa hoy favorable, se supone que su escuadra se hallará a estas horas en el Mar del Norte” (65).

“Londres 10 de Diciembre de 1817. La escuadra rusa compuesta de... (se citarán a la arribada a Cádiz) llegó ayer a Deal, desde donde dará luego la vela para Cádiz” (66).

(64) SARALEGUI: Opus cit., p. 58.

(65) *Diario de Zaragoza*, del 02/12/1817.

(66) *Gaceta de Madrid*, p. 1415 de 1818.

“Londres, 3 de enero. La escuadra rusa que se hallaba en Spithead se compone de los siguientes barcos ... Necesitando algunos de estos buques repararse y abastecerse de agua y víveres, se supone que la escuadra no saldrá para Cádiz hasta pasados 12 días” (67).

Diez días más tarde, nueva información: “Londres, 13 de Enero de 1818. La escuadra rusa que entró en Portsmouth el 21 de diciembre, está todavía en Siphthead, a causa de los vientos contrarios. Mister Burton conducirá los navíos hasta Cádiz y volverá con los transportes destinados al regreso de los marineros. Luego que el viento sea favorable se hará la escuadra a la vela” (68).

El 29 de enero los navíos continúan en Gran Bretaña: “Londres, la escuadra rusa está aún detenida en Siphthead a causa de los vientos contrarios” (69).

El caprichoso dios Eolo y los barcos, tras varios días de mutuas desavenencias, llegan a un acuerdo amistoso y de inmediato el contralmirante Muller –su verdadero grado– ordena zarpar: “Porstmouth, 4 de febrero. Reparada ya completamente de sus averías, la escuadra rusa que se hallaba anclada en este puerto, acaba de hacerse a la vela en el día de hoy para los de España con viento favorable y a las órdenes del almirante Muller” (70).

La lectura de estas líneas con especial interés, despierta nuestras dudas. Entre las numerosas preguntas que me asaltan, ha aquí una: ¿Se considera normal que una escuadra de guerra partida de Cronstadt el 27 de septiembre, atravesando el Gran Belt –por peligroso que fuese– no alcanzase las costas de la Gran Bretaña hasta el 9 de diciembre? Nada menos que 72 días.

Analicemos con cierto detenimiento las noticias acerca de la estancia de la escuadra en puertos ingleses. Llegó a Deal el citado 9 “desde donde luego se dará a la vela para Cádiz”. Ninguna alusión a averías. El 3 de enero del año siguiente “necesitando algunos de estos buques repararse ... no saldrá [la escuadra] hasta pasados 12 días”. Diez más tarde, no abandonan Spihead “a causa de vientos contrarios”. Vientos que no han aplacado su furia el 29. Y al fin, el 4 de febrero, abandonan el puerto: “reparadas ya completamente sus averías ... acaba de hacerse a la vela en el día de hoy ...”.

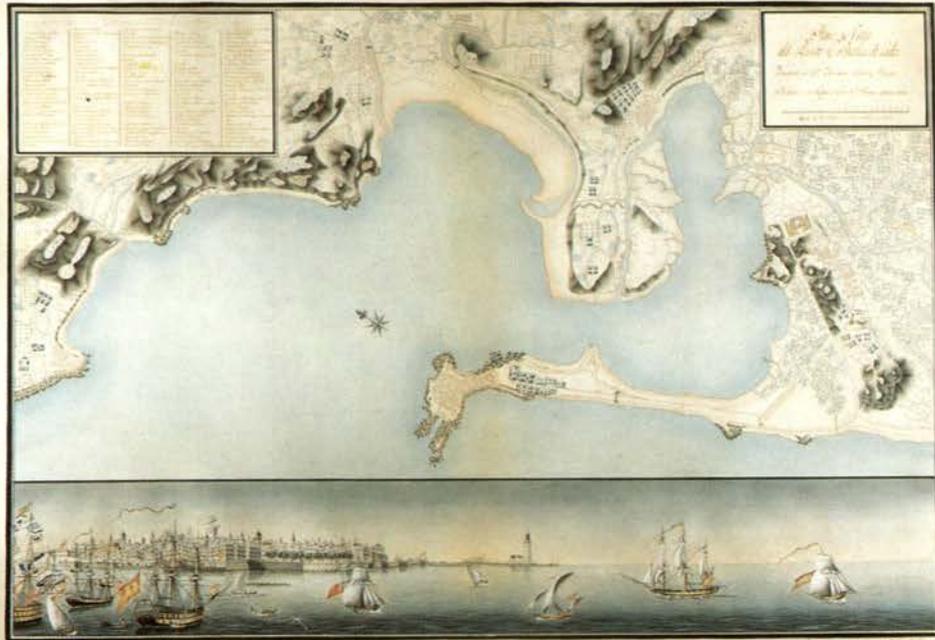
Una sencilla suma arroja la cifra de 57 días de estancia en tierras inglesas, señalándose como causantes de la demora el viento y las reparaciones. Evidentemente, a principios de aquel siglo y con barcos de madera, las averías debían ser relativamente frecuentes y aquéllas largas de efectuar, más, a pesar de todo, cabe pensar, dentro de cierta lógica, si es usual que una escuadra equipada, pertrechada

(67) *Diario de Zaragoza*, n.º 28 de 28/01/1818.

(68) *Gaceta de Madrid*, p. 126 de 03/02/1818.

(69) *Diario de Zaragoza*, n.º 37 de 22/02/1818.

(70) *Gaceta de Madrid*, p. 194 de 21/02/1818.



Plano y vista del puerto y bahía de Cádiz, ejecutado por Mariano Calvay Pereyra en 1839. Inserta en el margen inferior, una perspectiva del puerto de Cádiz con barcos fondeados (Museo Naval, Madrid, 64 × 94 cm. Sig. E-52-40).

y lista para ser entregada a otro estado –tras unas negociaciones de compra y no una graciosa donación– navegue con desesperante lentitud por mares no excesivamente peligrosos, viéndose obligada a atracar en puertos ingleses, para sufrir reparaciones cuyo alcance desconocemos pero adivinamos, conocidos los posteriores resultados. ¿Qué hados influyeron para emplear ¡146! jornadas en trasladarse desde la ciudad de Cronstadt a la de Cádiz, cuando –posteriormente lo conoceremos– en el viaje de repatriación, efectuado en 12 fragatas mercantes y con una corta escala, tan sólo se necesitaron 55? Es decir, tres meses menos. No hay duda, algo fallaba.

En el interín, en Cádiz, a la tensión de la larga espera se agrega la impaciencia de la curiosidad insatisfecha. El tan deseado día coincide con el 21 de febrero de 1818. Desde la tarde anterior se divisaban borrosamente en la lejanía bañada por la bruma, las siluetas de ocho negras embarcaciones. Por eso no tiene nada de extraño que –a causa del color de la pintura de los cascos– en las conversaciones e incluso documentos, se la nombre o cite, en algunas ocasiones, como la “escuadra de los barcos negros”.

En la primera mitad del sábado día 21, en medio de la expectación de una

sorprendida multitud, empezaron a entrar en la bahía, una tras otra, las ocho naves que, en la proximidad, los gaditanos –habitados a su presencia con pabellones de las más diversas nacionalidades– reconocieron como rusas por las banderas y grafías cirílicas.

Dejemos ahora que sean los dos periódicos locales los que nos cuenten la noticia. El *Diario Marítimo de la Vigía* escribe con laconismo: “Han entrado las embarcaciones siguientes:

- Navío ruso de 74 cañones *Dresde*; el contralmirante Muller y capitán Ternepsky. *Alexandro I*
- Navío idem de 74 cañones *Norte Adier*; el comodoro Hamilton. *España*
- Navío idem de 74 cañones *Neptuno*; capitán Mossat. *Fernando VII*
- Navío idem de 74 cañones *Tronchswastitil*; capitán Torderen. *Velasco*
- Navío idem de 74 cañones *Lubeck*; capitán Stepanof. *Numancia*
- Fragata idem *Mercurio*; capitán Novilskox. *Mercurio*
- Fragata idem *Patricio*; capitán Toloubief. *Reina María Isabel*
- Fragata idem *Astrogele*; capitán Rody. *Asholalsio*

Todos de Revel, Gotemburgo y Portsmouth en 15 días”.

El *Diario Mercantil* es un tanto más explícito: “Cádiz 21. En la mañana de este día un numeroso concurso ha frecuentado el campo y murallas de esta ciudad para ver la escuadra rusa, compuesta de cinco navíos y tres fragatas, al mando del contra-almirante Moller y son los siguientes: ... (misma relación que la anterior con la salvedad de asignar a cada fragata 44 cañones)”. El texto concluye: “A la una del día saludaron a la Plaza con once cañonazos y ésta les correspondió en iguales términos”.

No resulta nada extraordinario que, a veces, los hombres, dejándose llevar por un prurito de vanidad o altivez suscitan dificultades por asuntos triviales. Concretamente, hablo de los 11 cañonazos disparados por la escuadra rusa y contestados con idéntica cifra por la batería de la Plaza.

Tan baladí cuestión, acarreó durante el reinado de Catalina la Grande (1729-96) una queja de tipo diplomático, según conocemos por la nota 145 del “Corpus Diplomático hispano-ruso”.

La Corte Imperial manifestó su disconformidad a ciertas ordenanzas españolas –generalmente de tipo fiscal o aduanero, consideradas lesivas para sus intereses– a través de unas “Notas” entregadas al Gobierno de Madrid por su cónsul general Juan Federico de Brandemburgo. Entre ellas se incluía una acerca de los honores que, a su entender, debían tributarse a las escuadras y barcos de guerra rusos al arribar a puertos españoles. Se alcanzó un acuerdo y Carlos III emitió

una nueva ordenanza sobre este punto, dando a conocer: "la costumbre hasta aquí establecida era que la fortaleza de Cádiz, saludase a los barcos de guerra extranjeros que entraran en el puerto, con igual número de cañonazos que correspondiesen al grado de los comandantes de los barcos o de las escuadras, pero desde las convenciones establecidas con Rusia, este uso ha cambiado.- Madrid, 15 de diciembre de 1776".

Con la misma fecha, el ministro de la Guerra, conde de Ricla, remite un oficio al capitán general de las provincias de Andalucía, manifestándole: "El Rey ordena que todo barco ruso que entre en los puertos de dominio español, sea saludado con las mismas salvas de cañón que él haya disparado a su entrada". La ordenanza concluye matizando: "Este acuerdo hecho con Rusia no debe ser considerado como una distinción concedida por España para ella [Rusia] sola, ya que se trata igual a todas las naciones en general".



La noticia, "por [correo] extraordinario, ganando horas", según el léxico de la época, vuela hacia Madrid y la *Gaceta* de 27 de febrero publica un "Artículo de oficio" plagado de sonrojantes alabanzas hacia el Soberano. Éste es su texto:

Artículo de oficio.- El 21 del corriente, a la una del día, fondeó en la bahía de Cádiz una escuadra rusa al mando del Contraalmirante Moller, compuesta de cinco navíos de línea y tres fragatas de 44, en completo estado de armamento y pronta para poder emprender largas navegaciones. La llegada de esta escuadra a los puertos de España, es un efecto de los incesantes desvelos del Rey nuestro señor en beneficio de sus pueblos y del comercio y prosperidad de sus vasallos de Europa y de Ultramar. Durante el largo período de la guerra desoladora que sufrió la Península, exigió la necesidad que los conatos de los Gobiernos provisionales que regían el reino en ausencia de S.M. se dedicasen enteramente a repeler la pérfida invasión extranjera, aplicando todos los recursos a la organización de las fuerzas terrestres que debían salvar a la nación en tan peligrosa crisis.

Esta atención preferente y cuasi exclusiva por su naturaleza, debió producir, y produjo, un considerable menoscabo y deterioro en las fuerzas navales, que habiendo llamado desde el principio la soberana atención del Rey, vino a ser uno de sus mayores cuidados y llegaron éstos a redoblarse luego que por la indicada causa se empezaron a experimentar notables perjuicios en el comercio nacional, cuyas expediciones han sido frecuentemente interceptadas por los piratas en los mares de Europa y América.; añadiéndose a estos graves daños los que sufren

los fieles vasallos de S.M. en algunas de sus posesiones de Ultramar por falta o retardo de socorros oportunos que los preserven de la anarquía y del desorden originados en las desgraciadas circunstancias de la época anterior.

El medio lento de construcción y reparación de buques, aunque encaminado al objeto, y no omitido, no satisface enteramente los eficaces deseos del Rey, dirigidos a proporcionar remedio con la mayor celeridad; pero la sabiduría de S.M. lo ha hallado todo en su paternal corazón, y en la sincera amistad de su augusto aliado el Emperador de todas las Rusias; y entendiéndose directamente sobre ello con S.M.I. en una negociación que el Rey ha entablado y continuado por sí mismo hasta su feliz conclusión, ha adquirido para España la propiedad de la referida escuadra, debida a sus desvelos, sin otro sacrificio que el de su justo pago en dinero efectivo del valor legítimo de los buques de que se compone; y aún para este desembolso ha buscado S.M. el medio de irlo efectuando en términos que no haya sido preciso gravar con dicho objeto a sus vasallos.

El augusto Soberano de todas las Rusias, que con gloria inmortal ha cooperado eficazmente para salvar a la Europa de un yugo ignominioso y restablecer en ella el orden y la legitimidad, contribuirá también por este medio a ahuyentar los piratas de nuestros mares, defender a los fieles vasallos que en los dominios de Ultramar son víctimas de la anarquía y el desorden, a restituir a la Europa las ventajas de que carece por efecto de las turbulencias de América.

Si la Providencia favorece, como debemos esperar, los justos designios de S.M. en ésta y en las demás medidas tomadas para llevar a efecto sus rectas intenciones, se verá renacer el comercio con la seguridad; prosperar la agricultura e industria, con la fácil salida de sus productos; crecer las rentas del Estado, restablecer el orden en los dominios de América, y los españoles de ambos hemisferios, todos unidos y todos hermanos, bendecir al Soberano, a cuya sabiduría y desvelos serán deudores de tantos beneficios; y que desde el extremo meridional de Europa, simpatizando con los sentimientos nobles y generosos del augusto Emperador del Norte, ha sabido buscar en tan apreciable amistad un auxilio necesario para remediar los males de su pueblo.



D. José Vázquez de Figueroa en traje de ministro. Óleo sobre lienzo de autor anónimo, de 125 × 104 cm, pintado en 1818 (Museo Naval, Madrid, sig. 5.277).