

CAPITULO IV

Salida para Lima de una expedición militar convoyada por la *Reina María Isabel*. - El sargento Remigio Martínez. - Motín en la *Santísima Trinidad* y asesinato de varios oficiales. - Su llegada a Buenos Aires. - Suscripción popular a fin de recaudar fondos para formar una escuadra chilena. - Continúa la incertidumbre sobre el verdadero estado de la escuadra rusa. - Llegada a Madrid de H. de Cisneros y su entrevista con el Monarca. - Preocupación de Vázquez de Figueroa. - Desolador informe de H. de Cisneros sobre el estado de los barcos. - Los marinos españoles comisionados a Rusia esperan la repatriación. - Agustín de Betancourt. - El Emperador les invita a regresar a España en una fragata de guerra imperial. - Salida hacia Cádiz. - ¿Qué misiones realizan los ex barcos rusos? - Fernando VII agradece al Zar el envío de la escuadra. - Ruin exoneración de Martín de Garay, García de León y Vázquez de Figueroa. - Salida de estos dos últimos de Madrid en forma humillante. - Disolución del Almirantazgo. - El brigadier Francisco de Beránger y el capitán de navío Roque Guruzeta solicitan el reconocimiento de los fondos de dos navíos. - Baja fulminante de la Armada. - Llegada a Cádiz de las tres últimas fragatas cedidas por Alejandro I. - Designación de sus respectivos mandos.

En el puerto de Cádiz reinaba en la segunda decena de mayo una actividad superior a la normal como consecuencia de la inmediata salida de un convoy hacia América—el último lo había hecho el año anterior— con tropas que aliviasen la comprometida situación naval y militar de unos territorios donde, más o menos furtivamente —pero de forma inexorable—, se iba arriando la bandera española para ser sustituida por otras que simbolizaban las nuevas repúblicas. A pesar de los reveses, la Corte estimaba posible reconquistar aquellos virreinos con el apoyo de una numerosa escuadra y la presencia de un poderoso ejército.

Los dos periódicos de la ciudad nos acercan la noticia. El *Diario Marítimo de la Vigía*, informa el 21: “Han salido los buques siguientes:

- Fragata de guerra la *Reyna María Isabel*; el capitán de navío D. Manuel del Castillo.
- Fragata transporte *Elena*, capitán D. Antonio Zubiaga.
- Fragata idem la *Magdalena*, alias *Dos Amigos*, capitán D. Pedro Sevilla.

- Fragata idem, *Nuestra Señora de los Dolores*, capitán D. José de la Quintana.
- Fragata idem *Especulación*, capitán D. Miguel Silaniz.
- Fragata idem *Santísima Trinidad*, cap. D. Pedro Laredo.
- Fragata idem *Santa María*, cap. D. Domingo Doborán.
- Fragata idem la *Rosalía*, alias la *Xerezana*, cap. D. Andrés Menchaca.
- Fragata idem de la Real Cía. de Filipinas *Ntra. Sra. de Atocha*, alias la *Reyna María Isabel*; M.D. José Camerino.
- Fragata idem *Todos Santos*; M.D. Martín Eloriaga.
- Fragata idem de dicha Real Cía.. *San Fernando*, alias el *Príncipe de Asturias*; M.D. Antonio Xavier Prina.
- Fragata *La Carlota*, de Bilbao. D. Antonio de Múxica; todos para Lima, y la fragata *Atocha* sigue desde allí a Manila.
- Fragata *Xaviera*; M.D. Francisco Xavier de los Ríos, para Arica y Lima”

A esta lista se agregan ocho barcos diversos cuyos puertos de arribada están fijados en Veracruz (Méjico), la Guaira y Maracaibo (Venezuela) y el colombiano de Santa Marta. A continuación se insertan estas líneas del *Diario Mercantil*: “En la fragata de guerra y en los nueve buques (omite tres en relación a la *Vigía*) siguientes van dos batallones del Regimiento de Infantería de Cantabria, 1 Cuerpo de Cazadores Dragones, 1 Compañía de Zapadores y el competente número de artilleros al mando del teniente coronel del Rgto. de Cantabria D. Faustino del Hoyo. Las fragatas *Atocha* y *Todos Santos* llevan también registro. - En total 2.080 hombres”.

Antes de proseguir el relato es conveniente recordar que una vez conseguida por el puerto gaditano la prioridad para el comercio y la navegación con Hispano-América, se convirtió en la ventana de España hacia Europa, por donde penetraron los aires liberales imperantes en buen número de los reinos y estados del Viejo Continente. Esta corriente ideológica fue acogida, en cuanto a la milicia se refiere, con sincero entusiasmo por parte de los oficiales y suboficiales, quienes dejaron caer la semilla en medio de una tropa nada preparada culturalmente, pero campo abonado a las nuevas ideas de renovación y libertad.

Entre los mandos a las órdenes del Tcol. de Hoyos, figuraban hombres decididos a imponer sus ideas liberales, aunque sea una paradoja, por la fuerza de las armas.

Tras este inciso, unámonos al convoy que navega cerca de las costas de las Islas Canarias. Las escuetas y escasas noticias nos las trae el *Diario Mercantil* de Cádiz correspondiente a los días 15 y 16 de junio; en sendas notas de la Capitanía del puerto: “el patrón P. Falec del místico *Concepción*, procedente de Santa Cruz de Tenerife en seis días, dice que el pasado 28 vio al comboy de la fragata *Reina*

María, compuesto de 22 velas, distante 20 leguas del cabo Cantín y 100 de Tenerife”. La del 16 es ésta: “José Buesa, capitán del bergantín-goleta *Centella*, procedente de Tenerife en 15 días, dice que a los dos días de su partida encontró a 7 leguas de Lanzarote el comboy de la fragata *María Isabel*, y dos días después una fragata que la cree del mismo comboy”.

Posiblemente un viajero no alertado, difícilmente hubiese observado anomalía alguna en el comportamiento general de las tripulaciones y tropas que transportaba el convoy. Sin embargo, bajo esta calma aparente se fraguaba una sedición: “cuando se estaban reuniendo en Cádiz estas tropas, algunos individuos del regimiento Cantabria, alentados por ideas liberales que comenzaban a minar la autoridad del Rey, se pusieron de acuerdo para sublevarse durante la travesía” (94).

A su vez, Fernández Duro hace esta observación: “Dijose entre el vulgo que tanto los oficiales de este buque [*Reina María Isabel*] como los de los cuerpos que formaban parte de la expedición, habían sido elegidos entre los desafectos al Monarca; en otros términos, entre los que se habían significado por opiniones liberales, utilizando el medio que se ofrecía de alejarlos” (95).

El 31 de mayo el convoy arroja anclas en el puerto de la capital de la isla de Tenerife, donde descansarán los hombres por unos días: “Santa Cruz de Tenerife, 9 de junio.- En 31 del anterior arribó a este puerto la expedición marítima con destino al Mar del Sur, convoyada por la fragata *R. María I*; por hallarse gravemente enfermo su comandante Don Manuel del Castillo. Habiendo repuesto todos los buques su aguada consumida hasta entonces, desde su salida de Cádiz y trasbordada la tropa, víveres y demás efectos de un transporte que hacía bastante agua a los otros buques, volvió a hacerse a la vela la expedición el 7 del actual con viento favorable” (96).

Antes de la partida sucedieron los hechos que el escritor chileno Fuenzalida nos ha relatado de forma breve; entre los hombres que formaban parte de la conspiración –y al parecer su dirigente– se encontraba el sargento Remigio Martínez. Autorizada la bajada a tierra en Santa Cruz, le fue denegada a éste –presumiblemente objeto de vigilancia–, desencadenándose un soterrado malestar entre los conjurados sin que existiesen manifestaciones exteriores de protesta o descontento.

Asimismo es de reseñar que, según la *Gaceta de Madrid*, el comandante de la *Reina María I*, había caído gravemente enfermo, precisando la evacuación y

(94) FUENZALIDA BADE, Rodrigo: *La armada de Chile*. Instituto de Historia de Chile. Tomo I, p. 78.

(95) FERNÁNDEZ DURO, C. Opus cit., p. 189.

(96) *Gaceta de Madrid*, n.º 92 de 01/08/1818.

entrega de mando, que, recayó en el oficial más antiguo: el teniente de navío Dionisio Capaz. (Por favor, retengan este nombre: va a protagonizar una serie de sucesos relacionados con la fragata que acabamos de citar y de los que se hablará con amplitud en páginas posteriores.)

En cuanto al barco que “perdía bastante agua”, se trataba del *Todos Santos*. Su estado no debió inspirar temores cuando «salió para Cádiz con la goleta *Rosa* y otros mercantes comboyados por la corbeta *Fama* y la goleta *Galga*. En el *Todos Santos* regresó a la península el capitán de navío del Castillo, que, por cierto se recuperó de sus dolencias, un “aire perlático”, para continuar prestando servicio e incluso, en 1821 publicar un “Manifiesto de D. Manuel del Castillo en justificación de su conducta y opiniones políticas».

Los días se suceden y el convoy empieza a disgregarse; aun no siendo marino es fácil imaginarse la imposibilidad de mantener enlazados –ni siquiera por la vista– a más de 20 barcos de distintas velocidades, como fragatas, goletas, bergantines e incluso uno llamado barca –el *Nuestra Señora de la Regla*, alias *Carlota*–, fletado para La Guaira y Maracaibo. Sospecho que la fragata llamada a proporcionar protección trataría de acompasar su marcha a la de la mayoría de los restantes navíos, es decir, de aquéllos que iban –como escriben los documentos y textos de la época– en conserva.

El viento, las pequeñas reparaciones, el oleaje y la niebla, hicieron que, tras más de dos semanas de navegación, buen número de barcos se distanciasen y perdiesen a la *Reina María I* como punto de referencia. Entre ellos se encontraba la fragata *Santísima Trinidad*; la oportunidad surgida fue aprovechada, el 25 de julio, para que los desleales –encabezados por el sargento Remigio Martínez, los del mismo empleo Francisco Moreno y Francisco Miranda y el cabo José Velasco– se alzasen en armas, asesinando al capitán jefe de la fuerza, Francisco Bandarán, a los de igual clase Manuel de la Fuente y Cosme Miranda y subtenientes José Apoitia (o Azpeitia), José de Burgos y Nicolás Sánchez Tembleque. La insurrección, llevada a cabo de forma inesperada, sorprendió a los oficiales; un heroico sargento y dos cabos –la historia no olvidó sus nombres: José Reyes, Antonio Fernández y Miguel Lorite–, fieles a su juramento, luchando con singular valor, trataron de volar la santa bárbara para hundir la nave antes que cayese en poder de los enemigos, pero abrumados por su superioridad, fueron hechos prisioneros cuando estaban a punto de coronar su hazaña y de inmediato ejecutados.

Los amotinados obligaron al capitán del barco a poner rumbo a Buenos Aires, donde fondearon en la ensenada de Barragán el 16 de agosto. Las autoridades locales acogieron de forma entusiasta a los sublevados, de quienes recibieron los pliegos reservados de derrota de la expedición, instrucciones, plan de señales de reconocimiento, puntos de recalada y de reunión; todo en extremo comprometedor para el futuro de sus compañeros y la suerte de la *Reina María I*.

El 24 del mismo las autoridades argentinas remitieron de inmediato los documentos y datos entregados por los sublevados; atravesando la atormentada orografía de los Andes y salvando una considerable distancia –los “propios” debieron reventar muchos caballos–, ocho o nueve días después se hallaban en manos del ministro chileno Miguel Zuñartu. Sin perder un instante, al día siguiente, el director supremo, Bernardo O’Higgins, insta al cabildo de Santiago a abrir una suscripción popular con objeto de recabar fondos para la naciente escuadra nacional, recaudándose: “cerca de 60.000 pesos, que permitieron por entonces dar cima a aquella empresa. Cantidad insuficiente, sin duda, para atender a... pero que, manejada con la discreción y economía ... fue un valiosísimo auxilio y permitió entonces dar cima a aquella empresa” (97).

Los mandos chilenos comenzaron a hacer planes para capturar a la *Reina María I*, pero “a pesar de la prohibición de que ninguna nave saliera de los puertos chilenos por espacio de un mes, la goleta de bandera norteamericana *Macedonia* se escapó del surgidero de Valparaíso, con el propósito de llevar al Perú la noticia de los preparativos chilenos destinados a oponerse al paso del convoy procedente de Cádiz. Acusábase a su capitán Smith de estar en inteligencia con el virrey Pezuela” (98).

Esta versión la corrobora F. Duro: “el virrey del Perú recibió muy poco después la información por capitán de un bergantín-goleta americano, de gran marcha, que, estimando el valor del anuncio, salió de noche de Valparaíso y lo llevó en rapidísima travesía, brindándose a volver atrás con las instrucciones que la autoridad quisiera dar al convoy, o, vender su buque, el más velero que se conocía en el Pacífico, si el virrey prefería enviarlo a cargo de otra persona de su confianza ... El general de la Pezuela, que, seguramente lo tendría preocupado [el ánimo] con otras noticias, ni aceptó las ofertas, ni dio crédito a la noticia; el propósito capital de economías le indujo a no tomar resolución alguna, dejando, por consiguiente, entregados a su suerte a los buques expedicionarios” (99).

Líneas adelante, al relatar el juicio contra Dionisio Capaz, se incluirán otras serias y graves acusaciones contra el virrey Joaquín de la Pezuela.

¿Qué sucedió con las tropas y marinos que, ajenos a la sublevación, cayeron en poder de los patriotas? He aquí algunas de las respuestas: “Cuatro oficiales que quedaron con vida, sometidos a la terrible presión de las circunstancias, aceptaron el grado que le ofrecieron los disidentes para atraerlos a su causa; más dos de ellos, Francisco Bringas y Francisco Alborna, se fugaron al Brasil y pasaron al

(97) FUENZALIDA: Opus cit., pp. 78 - 79.

(98) Ibidem.

(99) FERNÁNDEZ DURO, C. Opus cit., p. 191.

Perú; el subteniente Manuel Abreu fue expulsado de las filas rebeldes y teniendo la osadía de volver a España, sufrió la pena de 10 años de presidio con retención”.

El mismo autor aclara que: “la fuerza desembarcada fue repartida como sigue: dos oficiales regresaron a la Península, cuatro oficiales y veinte individuos quedaron al servicio del gobierno argentino, dos oficiales y otros 20 hombres marcharon a incorporarse al ejército de Chile, licenciándose los 130 restantes” (100).

Sobre Abreu sí se puede dar una más amplia información. A la vista de un oficio que seguidamente se reproduce, en mi opinión personal se trata de un hombre valeroso, arrepentido de su criminal conducta; de otra forma no hallo explicación a su arriesgado proceder, personándose de forma espontánea a los ministros de S.M. en Río de Janeiro y Lisboa, quienes le previnieron de la obligación que contraía de presentarse a la máxima autoridad militar de la provincia española por donde entrase a territorio nacional; imposición que acarrearía el inmediato ingreso en prisión, la apertura de una causa prevista larga, el consiguiente juicio y la emisión de un veredicto que muy bien podía conllevar la aplicación de la pena capital.

He aquí su texto: “Ministerio e la Guerra. 1.ª División, Secretaría de despacho. 5.ª Sección.- Excmo. Sr. al Sr. secretario de despacho de Estado digo con esta fecha lo siguiente: el Rey, a quien ha dado cuenta de los oficios de V.E. de fechas 20 y 16 de sept. último en que con referencia a otros del ministro de S.M. en el Janeyro, y encargado de negocios en Lisboa, participaba la salida de aquel puerto y llegada a dicha capital con dirección a esta corte, del subteniente del Rgto. de inf.ª de Cantabria, D. Manuel Abreu, uno de los que se hallaban en el transporte *Trinidad*, perteneciente a la desgraciada expedición de la fragata de guerra *Isavel*, cuya sublevación de parte de la tropa, puso aquel buque a disposición de los disidentes de Buenos Ayres, a donde se dirigió, y que teniendo las mayores sospechas a que el espresado Oficial fue uno de los que mayor parte tubieron en el atentado, le había prevenido el indicado ministro, al espedirle el pasaporte, se presentase al capitán general de la provincia donde entrase en *España*; se ha servido [S. M.] resolver se diga, como lo ejecuto con esta fecha, al Comandante General de Extremadura, que arreste a Abreu al presentársele, dando cuenta de haberlo verificado y se pidan al Ministerio de cargo de V.E. y al de Marina, los antecedentes que existan de la sublevación y pérdida de los buques en cuestión. - De Real Orden... Palacio, 15 de octubre de 1821. E. Salvador.- Sr. secretario del despacho de Marina” (101).

Del sargento Remigio Martínez nos ha llegado su temprano y desgraciado

(100) FERNÁNDEZ DURO, C. Opus cit. P. 203.

(101) Archivo General de Marina. El Viso del Marqués (Ciudad Real). Expediciones a Indias. Legajo 69 - 3939 - 31.



D. Baltasar Hidalgo de Cisneros de La Torre (1758-1829), teniente general de la Real Armada. Óleo sobre lienzo, 84 × 63 cm, c. 1822, de autor anónimo (Museo Naval, Madrid, sig. 222).

final: “Tan desastroso fin tuvo este malhadada expedición, debido principalmente al horrendo crimen del sargento Remigio Martínez, el cual... no tardó en sufrir castigo providencial, muriendo ahogado al pasar un río, a la vista de sus antiguos compañeros de armas” (102).

Dejemos a lo largo de unos días a este convoy, depositario de tantas esperanzas que paulatinamente se irán desvaneciendo. Para la *Reina María Isabel* –casi con certeza la mejor de todas las naves rusas– el presente viaje se convertirá en el primer y único servicio a la Corona española.



Cinco meses habían transcurrido desde la arribada de los barcos del autocrático Alejandro I, y, a la hora de la verdad, nadie conocía exactamente su verdadero estado. Existe un escrito del capitán general del Departamento de Cádiz, donde Hidalgo de Cisneros hace saber a su ministro: “... debiendo decir a V.E. que estos buques, excepto el nombrado *Tres Obispos*, los considero capaces de todo servicio, luego que se le haga las obras que expresan sus presupuestos... (103)”. Desgraciadamente estos documentos han debido extraviarse o, quizás, alguien los hizo desaparecer de forma deliberada. Pero, como dice más adelante el Sr. Saralegui “... es verdaderamente afirmación que obliga a poco, dado que tales y tan grandes pudieron ser las obras proyectadas, que significasen la declaración de inutilidad para el navío o navíos en que debiera practicarse” (104).

El 14 de junio, el Soberano por un real decreto ordenó a su secretario de Estado y Despacho de Guerra: “... habiéndose verificado el arribo y entrega de la referida escuadra, quiero que desde hoy quede a cargo y cuidado de mi Secretaría y Despacho de Marina ... a fin de habilitar dos navíos, nombrados *Alejandro I* y el que lleva mi real nombre, como asimismo la fragata *Mercurio*, con preferencia a todos los demás, para que estos buques sean los primeros que hagan mi real servicio, por ser así mi decidida voluntad ...” (105).

Como puede observarse, este oficio no hace referencia más que “al arribo y entrega de la escuadra”, eludiendo, de forma totalmente inhabitual, los obligados reconocimientos. Al cumplimentar este real decreto el ministro de la Marina recibía y se hacía cargo de unas naves cuyo estado constituía todo una incógnita; aquello que en un principio aparentaba ser una cuestión de mera rutina adminis-

(102) FUENZALIDA: Opus cit., p. 81.

(103) SARALEGUI: Opus cit., p. 69.

(104) Ibidem.

(105) SARALEGUI: Opus cit., p. 128.

trativa se iba a convertir en algo tan delicado como jugar con una granada de espoleta retardada.

Extractaré de las *Memorias inéditas* de Vázquez de Figueroa el relato de este episodio en el que se advierten repetidas incorrecciones –aquí salvadas– de orden cronológico que a veces lo distorsionan, haciendo pensar que debieron ser redactadas bastantes años después cuando una parte considerable de los recuerdos habían perdido la lozanía por el paso inevitable del tiempo.

El Rey le ordenó previniere al capitán general del Departamento de Cádiz, se personase de inmediato en la Corte. Verificado el viaje, se presentó al ministro; tras un breve encuentro, éste le acompañó hasta el despacho del Monarca donde –sin la presencia de V. de Figueroa– ambos celebraron una entrevista. Concluida, el capitán general fue de nuevo al encuentro de su ministro, con quien comentó el estado de los barcos rusos objeto de su entrevista con el Soberano. Vázquez de Figueroa escribe textualmente: “Mis preguntas se ciñeron solamente a asegurarme de este punto y me admiré no poco al oírle afirmar que se hallaban en el de hacer cualesquiera navegaciones, aunque fuesen ir a Lima montando el cabo de Hornos” (106).

Como el ministro cuenta, no existía el más mínimo paralelismo entre estas afirmaciones y el texto de las insultantes cartas anónimas que había recibido semanas atrás. Seguidamente añade haber tenido entrada en su correspondencia, días más tarde, un Decreto: “... escrito de Real mano ...”, en el que, “... con las siguientes o semejantes palabras se decía: Figueroa, a Cádiz han llegado cinco navíos y tres fragatas ... encárgate o entrégate de estas embarcaciones; te advierto, bajo tu responsabilidad, que cuando se hayan de emplear algunas de estas dos clases, sean éstas [*Alejandro I, Fernando VII y Mercurio*] las preferidas” (107).

La frase “bajo tu responsabilidad”, confiesa, le preocupó hondamente, por lo que pensó en tomar sin dilación, todas las medidas a su alcance a fin de dar exacto cumplimiento al Real Decreto. De inmediato trasladó a Hidalgo de Cisneros una copia de éste “previniendo en consecuencia que dispusiese se hiciese un prolijo reconocimiento por algunos Ingenieros de la Marina y por los maestros mayores de las ramas respectivas del arsenal, de los cascos de los navíos y fragatas indicados, de la especie y estado de su madera, del de la vida en que cada cual debía considerarse ... de sus arboladuras, velamen, artillería... cuyo examen debía venir firmado, bajo su responsabilidad, por los ingenieros y maestros mayores... y autorizado bajo la firma de S.E.” (108).

(106) VÁZQUEZ DE FIGUEROA, José. *Memorias*, p. 433.

(107) *Opus cit.*, p. 434.

(108) *Ibidem*.

El ministro, conocedor del carácter del Monarca, barruntaba que algún día no muy lejano, éste, sintiéndose engañado por los rusos y en el fondo de su ser, máximo responsable del Convenio, descargaría sobre él su enojo e irritación, cesándolo en el cargo. Y, como se sabía ajeno a la desastrosa adquisición, deseaba dejar bien clara la transparencia de su conducta e inocencia en la tan desgraciada gestión.

Con impaciencia aguardó el dictamen de los ingenieros: “Ello fue que se dio tiempo suficiente para que Hidalgo de Cisneros me enviase los reconocimientos, hechos y firmados, que le había pedido. Y he aquí el desalentador balance: Habrá uno de ellos (buenos servidores del Rey) que crea que el mismo Cisneros, que tantos encomios me había hecho verbalmente y probablemente haría lo mismo al Rey, de los buques rusos, ponga bajo su firma, autorizando con su visto bueno y reforzando con él, el dictamen de los ingenieros y maestros mayores, que todos y cada uno de ellos estaban totalmente inútiles, más o menos podridos en sus cascos, con necesidades de jarcias ... en una palabra, incapaces de navegar, excepto una fragata que después nombró *María Isabel* y el navío *Alejandro*, que para ir a Barcelona a hacer el recibimiento de la Señora Infanta Doña Luisa Carlota, necesitaba un millón o millón y medio que se propuso para que pudiese hacer esta navegación”(109).

Efectivamente, por real orden de 29 de julio, el Rey ordena: “... el pronto apresto del citado navío, para el cual está dispuesto por la vía de Hacienda, la entrega de un millón de reales por la Tesorería de Cádiz o la de ese Departamento, cuya cantidad debe considerarse a cuenta de la consignación de Marina” (110).



Cuando las hojas del calendario del mes de mayo estaban a punto de agotarse, dejábamos en Cronstadt a Joaquín de Toledo, Francisco de Hoyos y José Hidalgo de Cisneros, una vez reintegradas a su base de partida las tripulaciones rusas. Hoy, habiéndose dilatado más de lo que parece normal su vuelta a Cádiz, nos podemos preguntar: ¿Por qué no utilizaron para su regreso la vuelta de alguno de los doce barcos mercantes que hicieron el viaje a Cronstadt? Conociendo las intenciones de Alejandro I de ceder a España tres nuevas fragatas de guerra, ¿dieron como cierto nuestras autoridades que los marinos serían invitados a repatriarse en alguna de ellas? Si tal hicieron, o jugaron con ventaja o arriesgaron mucho.

(109) Opus cit., pp. 435 - 36.

(110) SARALEGUI: Opus cit., p. 131.

A primera vista, esta última posibilidad parece marchar de acuerdo con la lógica, pero de la lectura de un documento –remitido a Zea– que se transcribirá páginas más adelante, parece deducirse con meridiana claridad, que el ofrecimiento de repatriación en favor de aquéllos, se debió exclusivamente a iniciativa de la Corte imperial, sin intervención directa ni indirecta del gobierno español.

Pero ¿qué hacen nuestros tres marinos en la apartada Rusia? Podemos figurárnoslo, sin excesivos esfuerzos de imaginación.

Beneficiándose de la proximidad de Cronstadt –ubicada en la isla del mismo nombre, visible los días luminosos desde la costa rusa– es fácil suponer que durante los dos meses de estancia dedicaron largas horas a visitar más notables bellezas de la llamada “Ciudad de Pedro”, gozando, en el aspecto climático, de la más hermosa estación del año, si bien la lluvia, de vez en cuando, haría acto de presencia, contribuyendo a mantener parques, jardines y la colindante campiña con un restallante verdor. Esto sucedía en junio y julio y por consiguiente pudieron vivir las inolvidables noches blancas; jornadas en las que el sol –precipitándose al oculto abismo situado tras las aguas oscuras del mar Báltico– no descendía más de 9° al otro lado del horizonte. Noches mágicas –es cierto lo que algunos aseguran: puede leerse un periódico– cuyo cenit alcanzan el 21 de junio, día cuya duración se alarga hasta 18 horas y 53 minutos.

En sus paseos por los malecones del Neva, a buen seguro, se acercarían hasta el Pequeño y el Viejo Ermitage. Por llevar uniforme se les permitía visitar el ya entonces extraordinario pero desierto Museo. Como escribió Catalina la Grande refiriéndose a las bellezas y soledad que encerraba –abierto para ella y sus cortesanos; cerrado para visitantes que no llevaran frac o uniforme–: “gozan sólo de tanta belleza los ratones y ... yo”.

Como profesionales de los temas del mar no dejarían de acercarse, sobre el Neva, a un pequeño barco de madera de 18 metros de eslora, el *Elizaveta*; primer barco ruso de vapor construido en los astilleros de la ciudad tres años antes. Y si la noche les sorprendía en las amplias avenidas petersburguesas, se admirarían al verlas iluminadas por farolas alimentadas con aceite de cáñamo, que, además de desprender un olor pestilente eran causa de preocupación para los transeúntes, pues, al chisporrotear, arrojaban fragmentos de grasa causantes de leves quemaduras y, lo que era más temible, partículas incandescentes que podían estropear el mejor de los trajes.

Visitas obligadas fueron sin duda las mantenidas con un español singular: Agustín de Betancourt y Molina; nacido en Puerto de la Cruz en 1758, de familia noble, ingresó muy joven de cadete, alcanzando poco después el grado de capitán de las Milicias Provinciales de Canarias. Becario en Inglaterra y Francia, recibió en Madrid el título de Ingeniero de Caminos, Canales y puertos. Por desavenencias con Godoy se vio obligado a abandonar España, residiendo en París donde

gozó de gran renombre como inventor de máquinas hidráulicas. En 1808 Napoleón, condecorador de su valía, lo presentó a Alejandro I en Erfurt, recibiendo de éste tentadoras ofertas para trasladarse a Rusia, como así hizo al año siguiente, ingresando en el ejército con el sorprendente grado de Mayor General. Digo sorprendente porque era costumbre en la Rusia zarista que el extranjero admitido en sus fuerzas armadas conservase el grado que poseía en su patria o perdiese uno o dos, según la importancia de la nación de origen; los españoles descendían un escalón. Y hablo en plural ya que no fue José Antonio de Saravia (111) el primero que sirvió en las filas rusas. Años atrás, el ministro Plenipotenciario de Rusia en Madrid, Stépan Zinóniev, enviaba a su Canciller Osterman este despacho: "la feliz noticia recibida aquí acerca del permiso concedido por S.M.I. a unos oficiales españoles [únicamente he podido identificar al que más tarde alcanzó el grado de teniente general, Francisco de Taranco y de Llano] para servir en nuestros ejércitos, en calidad de voluntarios, ha sido grata a S.M.C.; como consecuencia de ello... Madrid 10/21 de junio de 1.788" (112).

Betancourt, transcurrido un año, fue ascendido a teniente general, ocupando simultáneamente el cargo de director general del departamento de Vías de comunicación del Imperio. Casado con una inglesa dejó tres hijas y un varón que alcanzó también idéntica graduación que su padre y el importante cargo de ayudante del zar Nicolás II. Don Agustín falleció en San Petersburgo –donde puede visitarse su tumba en el cementerio de la Lavra de Alejandro Nevski– en 1824.

Fue un hombre muy respetado y querido; ayudó y arrastró consigo hacia Rusia a otros compatriotas y, sin la menor duda, a él debió Juan Van Halen su

(111) Saravia, José Antonio de: Villanueva del Fresno (Badajoz), 1790. En 1806 se traslada a Madrid para cursar estudios de Derecho. Al estallar la Guerra de la Independencia, se enrola como voluntario en el ejército. En junio del mismo lo hallamos como teniente del Batallón de Voluntarios de Aragón en el primer sitio de Zaragoza, donde tuvo una distinguida y valiente participación. Toma parte en las batallas de Alcañiz y María, donde cae herido. En abril de 1810, en Lérida, es hecho prisionero y trasladado a Francia, logrando evadirse y reincorporarse a su unidad. El 14 de abril de 1812, da muerte a un capitán de su batallón por cuestiones, se cree, relacionadas con su paternidad: era hijo de un sacerdote extremeño; se ve precisado a desertar, pero antes de ganar la frontera francesa es capturado, siendo amnistiado en octubre de 1814. El dos de enero del siguiente emigra a Francia, residiendo en Metz, donde malvive hasta ser admitido en el ejército ruso de ocupación con el grado de segundo teniente. En 1818, en Rusia, participa a lo largo de su dilatada carrera profesional, en guerras contra la Sublime Puerta, Bulgaria y Polonia. Ascendido a coronel –por méritos de guerra– en 1832, se le confiere el mando del 6.º regimiento de Infantería. Con 47 años contrae matrimonio con Larisa Ivánova, que le dio tres hijos, ninguno de los cuales le sobrevivió. El 31 de octubre de 1843 es nombrado Inspector General de las Academias Militares. Fallecida su esposa 9 años después, obtiene el retiro por falta de salud. Fallece en Kremenets –hoy Polonia– a la edad de 81 años. Nunca regresó a España, a pesar de sus deseos manifestados a sus familiares en cartas que hoy conserva su descendencia. Su vida la recogió en un excelente relato, su paisano Diego Hidalgo, notario y ministro de la Guerra con la 2.ª República. Véase bibliografía.

(112) Corpus diplomático hispano-ruso. Opus cit., p. 316.

ingreso en el ejército de Alejandro I, quien, por cierto, no lo miraba con ninguna simpatía, conociendo sus antecedentes liberales y la persecución de que fue objeto por parte del Tribunal de la Inquisición.



Líneas atrás se mencionaba un documento informando a Cea que los tres marinos podían realizar su viaje de regreso a Cádiz aprovechando la salida de las tres fragatas cedidas a Fernando VII.

El documento, redactado en francés, viene firmado por el canciller del Colegio Estatal de Asuntos Exteriores, Nesserolde, y dice así: "Señor Caballero.- Me apresuro a informarle que, conforme a las órdenes de S.M. el Emperador, van a darse de inmediato a la vela tres fragatas para Cádiz, a fin de completar la escuadra cedida a Vuestra Augusta Corte en el año de la fecha.

El envío de estos barcos parece ofrecer al Sr. capitán Toledo, así como a los otros oficiales que le han acompañado, una ocasión favorable para regresar a su patria. La presencia de estos marinos a bordo de las tres fragatas, podría incluso ser de utilidad durante la travesía.

Si Vd., Señor Caballero, comparte este criterio y por otra parte resulta del agrado de los señores oficiales españoles, las órdenes relativas a su embarque, serán transmitidas inmediatamente al Sr. ministro de la Marina.

Nada complacería tanto a Su Majestad Imperial como proporcionar a su augusto amigo una muestra de su sincera amistad, mandando ejecutar, sin la menor dilación, todas las medidas tendentes al cumplimiento de los deseos de la Corte de Madrid.

Sírvase, Señor Caballero, recibir las muestras de mi consideración más distinguida. - San Petersburgo, 11 de julio de 1818. - Al Señor Caballero de Zea Bermúdez" (113).

La invitación es aceptada y los tres marinos embarcan. El día 30, Cea Bermúdez, al final de un largo escrito, informa a Madrid: "Las tres fragatas no han salido todavía para Cádiz, pero lo verificarán, Dios mediante, a mediados de la semana próxima" (114).

El 11 de octubre estaremos en este puerto esperando su llegada; es una cita que, en forma alguna, podemos rechazar.



(113) A. H. N. Correspondencia con el ministro de Asuntos Extranjeros. Legajo 6127. Expediente n.º 3/1818.

(114) *Ibidem* (caja 1).

El tiempo no se detiene; su andar es pausado pero inexorable. Casi un semestre ha transcurrido desde aquel 21 de febrero y un único barco entró en la que podíamos denominar “situación activa de servicio”: la fragata *Reina María Isabel*, quién, en aquellos meses, debería estar navegando frente a las costas del virreinato de la Plata camino de Chile y el Perú. Los restantes, por extraño que parezca, amarrados, esperando, nadie sabe qué concretamente. Pero en lo que sí todo el mundo conviene, es que no fueron comprados para convertirse seguidamente en colosales esqueletos de madera pudriéndose al sol y la lluvia del suave y húmedo clima gaditano.

¿A qué inexplicables circunstancias se debe esta situación? En pocas palabras: no se consideran, hoy por hoy, aptos para navegar. La condición del *Alejandro I* ya es conocida: aguardando órdenes. El *Fernando VII*, en espera de ser carenado. El *Tres Obispos* (posteriormente *Velasco*) y la fragata *Astrolabio* a la expectativa “que luego que haya 200.000 reales de que poder disponer, pasen al Departamento de Ferrol para que allí se realice su reconocimiento y habilitación” (115). Uno y otro deseo no superarán nunca la fase de proyecto calenturiento.

El *Alejandro I* llevará a cabo su primer y... penúltimo servicio: con los guardiamarinas, deberá: “... hacer [el servicio] a la Real Persona de la Serenísima Señora Infanta Doña Luisa Carlota” (116). Y aún restan tres naves que duermen el sueño de los justos: *Lubek*, *Nord-Adler* y *Mercurio* –después, respectivamente *Numancia*, *España* y *Mercurio*– atados a los norais acelerando su ya de por sí avanzado estado de pudrición de los cascos.



Entre las escasas buenas cualidades de Rey –pocas, muy pocas se le conocieron; pero, como humano que era, algunas atesoraría– no destacaba la de la gratitud. El envío de los barcos –malos, sí; o buenos, si se dio la llamada por respuesta– a su recepción, exigía, por imposición no sé si legal o diplomática o, cuando menos, de mera cortesía, la remisión de un escrito expresando el agradecimiento de la más alta autoridad del imperio; pero hasta pasados seis meses, no tomó Fernando la decisión de manifestar su gratitud a S.M.I. valiéndose de una Real Orden que –a través de los embajadores en París y Aquisgrán– hizo llegar a nuestro ministro Plenipotenciario en la corte del Zar: “El Rey N.S. quiere que V.S. manifieste del modo más expresivo la gratitud personal al Emperador por todo el negocio de la venida de los buques y en la generosidad manifestada ... Al mismo tiempo, expresará V.S. la gratitud y reverente admiración de S.M.C. para con S.M.I.-... Madrid, 26 de agosto de 1818 ...” (117).

(115) SARALEGUI: Opus cit., p. 127.

(116) Archivo General de Marina. El Viso del Marqués (Ciudad Real). M. S. 1427. Honores 27-5.

(117) A. H. N. Embajada de Rusia, año 1818. Legajo 6127, caja 1, Sección Estado.

A mediados de septiembre se produce en la Corte un “pequeño terremoto político”. La *Gaceta de Madrid* publica en un Artículo de oficio, las exoneraciones de tres ministros (118), que, ¡simple casualidad!, eran a los que hubiese correspondido, contando con una lógica que brilló por su ausencia, sacar adelante las conversaciones que cristalizaron en el Convenio naval. Echemos una ojeada a los textos: “El Rey, nuestro Señor se ha servido expedir los Reales Decretos siguientes.

1.º - Teniendo por conveniente exonerar a D. José García de León y Pizarro del cargo de mi secretario de Estado y del Despacho, nombro para sucederle interinamente al marqués de Casa-Irujo, mi consejero de Estado honorario. Tendreislo entendido... Rubricado de Real mano. Palacio, 14 de septiembre de 1818. - A Don Francisco de Eguía.

2.º - He venido a exonerar a Don José Vázquez de Figueroa... y nombro para que le sirva en propiedad al teniente general D. Baltasar Hidalgo de Cisneros... y hasta su presentación en esta Corte desempeñareis Vos interinamente dicho ministerio... Palacio, 14 de septiembre de 1818. A D. Francisco de Eguía.

3.º - Atendiendo a la quebrantada salud de Don Martín de Garay y para que pueda verificar su restablecimiento, he venido a exonerarle del cargo de mi secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y de Indias; y quiero que lo desempeñe interinamente Don José Imaz... Palacio, 14 de septiembre de 1818”. A D. Francisco de Eguía.

Nobleza obliga a reconocer que en el último Decreto, la fulminante expulsión se suaviza recurriendo al estado de salud del Sr. Garay, que, por cierto, falleció 4 años más tarde en la Almunia de Doña Godina (Zaragoza), víctima de uno de los azotes más mortales de la época: la tuberculosis.

Bien puede decirse que la destitución se hizo por “la puerta de servicio” y a empellones, demostrando el carácter vil de un monarca atrabiliario al descargar su frustración contra tres honrados servidores, ajenos al –según lo denominó Don Manuel de Saralegui en su citado relato– “escandaloso negocio”.

Sumamente interesante resulta conocer este incidente a través de las *Memoorias* de los dos primeros; Martín de Garay, que yo tenga noticia, no escribió más libros que un tratado sobre Hacienda. Oigamos, de forma sucinta, en primer lugar, las impresiones del Sr. García de León: “A la noche de irme a casa, pasé por Hacienda; vi a Garay y le dije riendo: ¿cuándo nos echan? - Dijo: no sé. Yo, por mí, tengo motivos de seguridad, y un asunto que siempre me había salido mal en el Despacho, hoy lo he sacado bien.- Yo me fui, felicitándolo de su confianza...

(118) En aquellos tiempos los Ministerios se reducían a siete: Estado, Gobernación de la Península, idem de Ultramar, Gracia y Justicia, Hacienda, Guerra y Marina. Nota del autor.

De todos modos, viendo aquella noche a Vigodet, que vivía en mi propia casa, le dije: No tengo duda de que nos echan muy pronto.- También me aseguró que no ... Cuando estaba [yo] cenando, viene el hijo de Eguía a traerme el oficio de la destitución; destierro, y antes del amanecer, a Valencia con mi familia.

Respondí que mi mujer estaba en víspera de parir y pedí el permiso de que permaneciese en Madrid ... Mandé pues, tomar un tiro carísimo para ir con mi coche, por causa de mi mujer y busqué escolta ... Calmé a mi esposa; recibí la respuesta de Eguía: que siendo tarde no podía dar cuenta a S.M.- En Valdemoro, mi mujer se sintió amenazada de parto ... pidiendo al Rey permiso de que ella se volviese a Madrid, o todos [le acompañaba su suegra] quedásemos allí hasta verificar el parto... decidimos seguir el camino. En Valencia fue preciso al instante preparar la casa para el próximo parto, que sucedió inmediatamente ... Entonces recibí la respuesta al oficio de Valdemoro, en el que Eguía me decía "si era cierto que mi esposa estaba de parto, pariese allí, pero que yo siguiese al instante mi camino ..." (119).

Vázquez de Figueroa nos lo cuenta de este modo: "Enteré a S.M., tan suavemente como pude, de lo que uno por uno arrojaban los reconocimientos hechos [a los barcos] por consecuencia de su Decreto. No puedo decir el efecto que... causarían en le ánimo de S.M.; sólo sé que me oyó atento, serio, sin [concluidas las mías sobre este asunto] articular otras palabras que las de: "Déjame aquí estos papeles", cuando el trato ordinario del Rey es muy afable. Eso fue para mí una señal de que ya estaba fuertemente prevenido contra mi persona, a pesar de que, como en todos los despachos, me regaló dos mazos de muy buenos cigarros ... Ésta [la camarilla] decidió e intrigó con el Rey para mi exterminio, que yo deseaba hasta el punto de ser separado del Ministerio, pero no de ser sorprendido y desterrado a media noche al insalubre Santiago de Compostela, debiendo salir, como salí, antes del amanecer del 15 de septiembre de 1818, en virtud de un oficio u orden de Eguía, cual podía darse a un canalla, previniéndome que no dejara aquí a mi familia, que toda era una hija de dos años ... Sí, partí custodiado por una escolta de Caballería, no sé si como preso o libre. Partí poco menos que como un pillo... solamente pude preparar, en las tres o tres y medias horas que se me concedieron para mi salida, el baúlillo y hacer liar mis colchones en las cortinas de mis balcones ... Salí abandonando mi casa, mis papeles, mis libros, mis intereses y cuanto tenía ... ¡Qué multitud de vejaciones! ¡Qué degradación en un instante! (120)".

Oigamos la versión de Fernández Duro: "Había de mantenerse secreto el arreglo [del convenio], y lo estuvo, en efecto, hasta llegar a Cádiz la escuadra rusa, al mando del almirante Muller, momento en que por primera noticia recibió

(119) GARCÍA DE LEÓN: Opus cit., p. 325.

(120) VÁZQUEZ DE FIGUEROA: Opus cit p. 454.

el ministro de Marina real decreto autógrafo mandándole entregarse de los bajeles y aplicarlos inmediatamente a la gran expedición de ultramar.

»Grandemente sorprendido Vázquez de Figueroa, más que por el hecho, por lo que significaba en relación con su persona y con la entidad de la Armada, procedió, sin embargo, al cumplimiento del mandato, entendiéndose se verificara con las formalidades prescritas en la ordenanza; es decir, previo reconocimiento técnico por una Junta compuesta de jefes de ingenieros y de comandantes de buques; del que resultó que los barcos rusos no traían más que lo que estaba a la vista, careciendo de lo que en los de guerra constituye el respeto de velas, jarcias, motonería y toda especie de pertrechos, y peor que esto era la evidencia de estar podridas las maderas en las obras muertas, haciendo sospechar del estado de las sumergidas.

»Afligido el Ministro con la información, puso en manos del Rey los partes originales, y la noche misma en que lo hizo, sacado de su casa en coche con escolta, fue conducido a Santiago de Galicia, quedando exonerado, lo mismo que Salazar, su antecesor, lo fue; caso en verdad no raro, siendo segundo en el despacho de la Secretaría de Marina, ya que se contaban nueve en el de Hacienda durante el período de dos años y medio que tenía la restauración.

»No paró en esto: estimándose que las disposiciones del Almirantazgo en el particular de los navíos rusos no se acomodaban a los deseos de S.M., quedó disuelto y extinguido el Cuerpo, siendo desterrado el general decano Don Juan María de Villavicencio, y todavía porque, nombrados comandantes de los dichos bajeles el brigadier Don Francisco de Beránger y el capitán Don Roque Guruceta, solicitaron respetuosamente que fueran reconocidos los fondos, sin otra diligencia de averiguación ni trámite de proceso se les dio de baja en las listas de la Armada, siendo de advertir que el primero mandaba la fragata *Soledad* en el viaje de venida de la Reina desde Brasil, y que acababa de prestar distinguidos servicios en América en señalada acción de guerra” (121).

Al relato de este episodio se le dedicará amplia información, por ser uno de los más tristes e injustos del tema a tratar en este libro.



El 11 de octubre teníamos concertada una nueva cita en la bella y marinera “tacita de plata”. Y acudimos puntuales a ella. Veamos lo que nos cuenta el *Diario Marítimo de la Vigía* en su primera página:

“... Entra una fragata, que es la comandanta, y quedan haciendo por este puerto otras dos de guerra rusas: dista, la que más, 4 leguas”. Un día después: “Han entrado las embarcaciones siguientes:

(121) FERNÁNDEZ DURO, C.: Opus cit., tomo IX, pp. 136 - 137.

Anoche la fragata de guerra rusa, de 44 cañones, la *Ligera*; el comodoro Ragmanu y comandante Stamissig, de Cronstadt, en 13 días.

Fragata de guerra idem, de 36 cañones la *Veloz*; capitán Plater, de idem en 13.

Hoy la fragata de guerra idem *Pronta*; capitán Staniske, de idem en 13”.

Con la misma fecha el almirante jefe de Departamento de la ciudad, remite al Ministro del ramo el escrito siguiente: “Tengo el honor de participar a V.E haber fondeado en bahía, dos de las tres fragatas rusas, habiéndolo hoy verificado la tercera, las cuales, según los informes que acabo de recibir del capitán de fragata D. Joaquín de Toledo, traen de dotación, en total 40 oficiales y 696 hombres, dos meses de víveres y repuestos militares y marineros, en general, superiores a nuestros reglamentos; pero como éstos han de deducirse del examen y reconocimiento que es preciso efectuar en su entrega, que se procurará se haga con la prontitud posible, he nombrado para que interinamente se hagan cargo y reciban dichas fragatas, al Capitán de aquella clase D. Joaquín de Toledo, para la nombrada *Ligera*, de porte de 46 cañones.; al de la misma clase, D. Nicolás de Meñaca, para la nombrada *Pronta*, de 36, y para la de igual clase y nombre *Viva*, al Teniente de navío graduado D. Francisco de Hoyos.- *San Fernando* 12 de octubre de 1818.- Baltasar Hidalgo de Cisneros”.

En ambas versiones de la misma noticia –bien que la segunda, por razones obvias, sea más digna de crédito– se observan pequeñas diferencias: la *Ligera*, de acuerdo con el *Diario Marítimo de la Vigía*, llegó artillada con 44 cañones. Eran 40. A otra fragata se la denomina *Veloz* o *Viva*; ambas traducciones son correctas ya que la lengua rusa, al igual que la nuestra, es extraordinariamente rica en sinónimos. Sin embargo añadiré, que en todos los documentos de nuestra Marina figura, invariablemente, como *Viva*.

Quizás a los lectores pueda extrañar que el escrito del Departamento de Cádiz venga firmado por Hidalgo de Cisneros, nombrado ministro el 14 del anterior mes. Vázquez de Figueroa nos acerca la explicación: “Tomaron mi consejo de nombrar ministro a Cisneros; pero nunca tomó posesión del Ministerio; se puso Eguía a la cabeza de él, dirigido por el brigadier de la Marina D. Juan Alonso Espino ...” (122).

(122) VÁZQUEZ DE FIGUEROA: Opus cit., p. 460.