

EL ESCÁNDALO DE LOS BARCOS RUSOS

(Extraído y adaptado del artículo del mismo título, autor José Fernández Gaytán. RGM SEP 1980, Pp. 141-151).

Recién acabada la Guerra de la Independencia, España se encontraba agotada y carente de recursos. El estado de la Armada era lamentable. El capitán general Vigodet había manifestado que: “De 1808 a 1814 había disminuido en 21 navíos la lista de los existentes en el reinado anterior, por pérdidas en los naufragios los unos, por haberse ido al fondo, desatendidos otros, como ocurrió a los que se enviaron a La Habana; por desechos los más, con idea de procurar de los materiales de la leña y hierro viejo”. A la escasez de barcos se unía la carencia de medios para sostener al personal, al que la falta de pagas tenía hundido en la miseria.

La sublevación de nuestros dominios americanos necesitaba el envío de tropas y del transporte de caudales. La presencia incluso en nuestras costas peninsulares de corsarios insurgentes, etc., agravaban todo. A ello contribuía también la situación ruinoso de la Hacienda Pública y el deterioro del orden en general. El Estado General de la Armada de 1818 enumera en total 75 barcos armados y 42 desarmados, o sea, fuera de servicio. De ellos un solo navío y cinco fragatas armados. El resto buques menores.

Se comisionó personal a Burdeos para la adquisición o construcción de cinco buques que dieron buen resultado. Pero esto no era suficiente.

Para arreglar la situación se arbitró un expediente, a espaldas de la Marina, en la Cámara Real. Se reunieron representantes de Fernando VII y del zar Alejandro I para que trataran la adquisición de una escuadra de cinco navíos de línea y tres fragatas por 13.600.000 rublos. En el tratado se especificaban detalles, pero “ninguna condición técnica obligaba al buen estado de los buques, limitada la exigencia a la vaga expresión de que estuvieran en disposición de hacer un viaje largo, con número suficiente de velas, anclas, cables y demás objetos precisos para el servicio de la artillería”.

Este tratado debía mantenerse en secreto y lo estuvo oficialmente hasta el arribo a Cádiz (21 FEB 1818) de esta escuadra, momento en que por primera noticia recibió el ministro de Marina, don José Vázquez de Figueroa, el real decreto mandándole, bajo su responsabilidad, encargarse de los bajeles y aplicarlos inmediatamente a la gran expedición de ultramar. El ministro fue el primer sorprendido, no solo por el hecho en sí, sino por lo que de desprecio significaba para la Real Armada.

El ministro trasladó el decreto al capitán general de Cádiz, Hidalgo de Cisneros, para que se procediese a efectuar un prolijo reconocimiento técnico de los barcos mediante una junta de ingenieros, maestros de ramos y comandantes nombrados para estos buques. Del informe del reconocimiento elevado al ministro de Marina se notificaba que los buques rusos no traían más que lo que a la vista estaba; carecían de los necesarios respetos de velas, motonería y jarcias y demás pertrechos precisos, con la certeza de estar podridas las maderas en las obras muertas (obra muerta de un buque es la parte del casco por encima de la línea de flotación, es decir, fuera del agua), sospechándose del buen estado de las mismas en la obra viva (parte del casco sumergida en el agua); incapaces de navegar excepto una fragata. Una pesadumbre mortal llenó el ánimo del ministro Figueroa al conocer este informe, por las consecuencias que acarrea y por tener que comunicárselo al rey.

Informado el rey de este mal estado de los buques, y debido a las intrigas de una camarilla que le influyeron en contra del ministro, destituyó a éste desterrándole a Santiago de Compostela. Le sustituyó Hidalgo de Cisneros, pero manteniéndolo como capitán general de Cádiz hasta la completa habilitación y salida de la expedición a América a sofocar la sublevación. Pero tuvo más consecuencias: por decreto se disolvió el Consejo Supremo del Almirantazgo y dos de los

comandantes de los buques fueron dados de baja en las listas de la Armada solo por solicitar un reconocimiento de los fondos.

Como resultado final, excepto una de las fragatas que consiguió llegar a América, el resto o se fueron a pique, o no llegaron a salir del arsenal de La Carraca o fueron desechos después de una pequeña navegación. Fueron desguazados por podridos e inútiles, como leña para quemar. Este fue el final de los barcos rusos, que eran todos de construcción moderna, entre los años 1812-1817. Con nueve años de vida el que más y lo que duraron fue gracias a las reparaciones en el arsenal de La Carraca.

Al conocer el rey la realidad quedó claro que solo el ministro desterrado había dicho la verdad por lo que fue rehabilitado, así como el resto de los exonerados y castigados, que fueron repuestos en sus cargos o en otros similares.

Muy difícil es hallar en nuestra historia del siglo XIX un asunto que haya merecido tan grandes censuras. De cualquier forma, quedó bien claro que la Real Armada nada tuvo que ver en él, y sí fue únicamente la que sufrió sus consecuencias.

CN. (Ret). Eduardo Bernal González-Villegas. IHCN. Radio 5 Todo Noticias.

Resumen.

Muy difícil es hallar en nuestra historia del siglo XIX asunto que haya merecido tan grandes censuras como este. Hecho todo con el mayor sigilo, desde un principio se procuró que no quedara la menor huella que pudiera, andando el tiempo, aclararlo todo y exigir responsabilidades. De cualquier forma, queda bien claro que la Real Armada nada tuvo que ver en él, y sí únicamente la que sufrió sus consecuencias.