

LOS BUQUES ADQUIRIDOS EN EL EXTRANJERO DURANTE EL SEGUNDO MINISTERIO (1) DE VÁZQUEZ FIGUEROA. APUNTES ECONÓMICOS Y TÉCNICOS

Alejandro ANCA ALAMILLO
del Círculo Naval Español

Uno de los aspectos menos estudiados en la aún escasa historiografía sobre la Armada española es el de la incorporación a nuestra Marina, durante el bienio de 1817-1818, de una serie de buques adquiridos secretamente en Francia y Rusia. Dos compras éstas muy diferentes entre sí en todos los aspectos, aunque persiguiesen ambas un único objetivo: adquirir, en el plazo más breve posible, el máximo número de unidades de cierto porte con las que atender la acuciante necesidad de robustecer la fuerza naval española en aquella época.

No obstante, este modesto trabajo no persigue ahondar en lo ya conocido y profusamente tratado con anterioridad por numerosos y reputados historiadores navales en lo que a los barcos rusos se refiere. El propósito de este autor es complementar la admirable monografía, obra de Antonio Alemparte, publicada hace ya algunos meses por el Instituto de Historia y Cultura Naval. Por desconocimiento de la gestación de la misma, no pude facilitar al autor los datos de todo punto novedosos y relevantes que se siguen a continuación; por ello me he visto en la obligación de recurrir a las páginas de nuestra docta y prestigiosa REVISTA para que dichos datos tengan una suficiente divulgación y complementen convenientemente —desde un punto de vista, si se quiere, más técnico y marginal— la citada monografía; de ahí el subtítulo del presente trabajo, «Apuntes económicos y técnicos».

La imperiosa necesidad de buques de que adolecía la Armada

El estado en el que se encontraba la Marina de Guerra española al final de la segunda década del siglo XIX era lamentable, debido a una suma de circunstancias que merece la pena desmenuzar.

Una de ellas era sin duda la derrota de Trafalgar, no tanto por el hecho de que lo mejor de la Flota fuera destruido —esta pérdida se compensaría después con

(1) Período que comprende desde el 27 de enero de 1816 (fecha de la publicación de su nombramiento en la *Gaceta de Madrid*) hasta el 14 de septiembre de 1818.

el apresamiento de la escuadra francesa de Rosilly—, sino más bien por el efecto desmoralizador que tuvo. Tampoco podemos olvidar que hacía pocos años del término de la guerra de la Independencia, por lo que los recursos económicos eran muy escasos y la construcción naval, como es lógico, estaba paralizada.

Otros dos factores, no menos importantes, completaban este cuadro desolador; el primero era la necesidad imperiosa de dar de baja un gran número de buques debido a la incapacidad operativa de los arsenales para repararlos, y el segundo venía determinado por la situación internacional, ya que el proceso emancipador de las provincias americanas hacía preciso el envío de tropas para sofocar la insurrección. Era por lo tanto urgente la restauración de la Flota en el menor tiempo posible. Todo esto, unido a la errónea línea política de Fernando VII, que prefirió la importación de buques al fomento de la construcción naval, tuvo como resultado la compra de una serie de unidades navales cuyo resultado, a la postre, fue harto dispar.

El ministro de Marina por aquella época era Vázquez Figueroa. Excelente profesional, amén de hombre honesto y honrado, resultaba ideal para asumir la responsabilidad inherente al cargo.

Desde el principio instó al Rey que se le facilitasen los recursos financieros necesarios para el rápido renacimiento de la Armada. Y así, la Real Orden de 25 de diciembre de 1817 sancionaba un programa naval cuyo objetivo era llegar a disponer de 20 navíos, 30 fragatas, 18 corbetas, 26 bergantines y 18 goletas. La realidad era bien distinta: según el Estado General de la Armada de aquel mismo año, que correspondía a la situación de la Flota en 1816, ésta tan sólo disponía de 18 navíos —sólo uno de ellos armado—, 15 fragatas —de las cuales sólo cinco estaban armadas—, 11 corbetas, 22 bergantines y 27 goletas, lo que evidenciaba una situación crítica en lo que a embarcaciones mayores se refiere, que eran en último término las unidades más importantes por su gran potencia artillera.

Aprovechamos para recordar que, para evitar las suspicacias de Gran Bretaña, a estas transacciones se las enmascaró con una apariencia comercial, si bien tenían un carácter principalmente político y un fin específico: ayudar a Fernando VII a restablecer el orden y la soberanía regia en las posesiones ultramarinas españolas.

Los buques comprados en Francia

Figueroa, el 12 de febrero de 1817, encargó al ingeniero director de Marina, Honorato Bouyon, la misión de comprar en secreto en los puertos de Francia e Inglaterra hasta cuatro corbetas e idéntico número de buques entre bergantines y goletas. Tales unidades debían hallarse en excelentes condiciones, estar debidamente armadas y gozar de un buen andar.

Descartadas las compras en Inglaterra para evitar cualquier tipo de sospechas sobre el objeto de su comisión, Bouyon se dirigió a la ciudad francesa de Burdeos, donde comprobó en sus primeras pesquisas que en aquel puerto tan

sólo se encontraba disponible una corbeta, de nombre *Eugenia*, que por desgracia no era la más idónea. Al haberse construido siete años antes, necesitaba una revisión y reparación de sus fondos, lo cual, en opinión del técnico, retrasaría en varios meses su hipotética incorporación a la Armada.

Afortunadamente pronto fijó su atención en otras dos corbetas de mejores características: *Achille* y *Hector*. La primera había salido hacía poco de su astillero, y la segunda se encontraba en construcción, por lo que reunían ambas los requisitos exigidos, aunque hubieran sido concebidas con el objeto de servir como mercantes.

La tapadera de la operación sería la Real Compañía de Filipinas, cuyo representante en aquella ciudad, el señor Chegaray, compró tres corbetas, denominadas *María Isabel*, *María Francisca* y *Fama*; una goleta, la *Galga*, y un bergantín goleta, el *Nereida* (2), sin que en la contrata de los buques apareciera la menor referencia a la Armada.

La operación económica quedó estipulada de la siguiente manera: por las corbetas *María Isabel* y *María Francisca* se pagaron 3.335.430,15 reales de vellón; por las goletas *Fama* y *Galga*, 1.660.460,60 y, por último, por el bergantín goleta *Nereida*, 15.576,16.

Una vez consumada la transacción, el día 3 de mayo fueron aprobados los nuevos nombres de las dos corbetas mayores, *María Francisca* y *María Isabel*, la primera en honor de la reina de Portugal, esposa del hermano del monarca, el infante Don Carlos, y la segunda en honor de la reina María Isabel.

A título informativo recordemos que estas dos corbetas habían sido construidas por la casa Couran Hermanos, ingenieros y maestros navales de aquella misma ciudad.

Desde aquel momento se dispuso todo de tal forma que la llegada de aquella división naval no resultase sospechosa, de suerte que los buques se pusieron bajo el mando de capitanes franceses pues, como decíamos, la apariencia comercial que se le quiso dar a la operación así lo aconsejaba. De la misma manera se creyó más adecuado que los barcos se dirigieran al puerto de La Coruña en vez de al de Ferrol; y así, las citadas corbetas *María Francisca* y *María Isabel* y la goleta *Galga* zarparon el día 17 de julio de 1817 rumbo al puerto de la capital gallega.

La idea era que, una vez arribadas a España, se dirigieran lo antes posible a la ciudad departamental, donde al mando del teniente de navío Vicente Amaño embarcaría su dotación, compuesta por 170 hombres y 81 de tropa, para destacarse sin más demora a la capital cubana con el objeto de perseguir a los piratas que surcaban aquellos mares causando graves perjuicios a la Corona.

Pero, a pesar de que la *María Francisca* y la *Galga* fondearon en La Coruña el 19 de agosto a las doce de mañana, no se pudo disponer su salida inmediata para Ferrol, al negarse el comandante francés a ello hasta que no llegara

(2) Según algunas fuentes consultadas, al parecer Honorato Bouyon realizó otra operación similar en 1819, cuando se adquirieron en Burdeos nueve buques más: la fragata *Aretusa*, de 40 cañones; los bergantines *Hércules* y *Aquiles*, de 20; y los bergantines goleta *Sorpresa*, *Mágica*, *Diligente*, *Encantadora* y *Justina*, de siete. Bien merecerían esas compras otro estudio monográfico, que no descartamos realizar en el futuro.

la corbeta compañera de viaje, la *María Isabel*, pues tenía órdenes concluyentes de que, en caso de que los buques se dispersasen —cosa que ocurrió el 11 de agosto, tras soportar las naves un recio temporal—, esperase al jefe de la división antes de entregar formalmente los barcos.

Finalmente, el 23 de agosto de 1817 arriba al puerto de la capital gallega la *María Isabel*, con el comandante francés Halbran a la cabeza. Sin perder un minuto, Halbran se dirigió al consulado general de Francia en la ciudad para hacer efectiva la entrega de los barcos al consignatario de la Compañía de Filipinas. Lo curioso del caso es que el representante de la sociedad no tenía poder alguno ni escritura firmada por el director de la compañía que avalara dicha compra. A pesar del grave defecto de forma que se presentaba, el cónsul francés y el comandante —con el fin de complacer las exigencias del capitán general de Ferrol, que pedía con urgencia que los buques partieran para esta última ciudad departamental— decidieron de común acuerdo verificar su entrega sin mayor demora. Aun así las naves permanecieron fondeadas, sin moverse de aquel puerto, hasta que el 15 de octubre zarparon hacia La Habana.

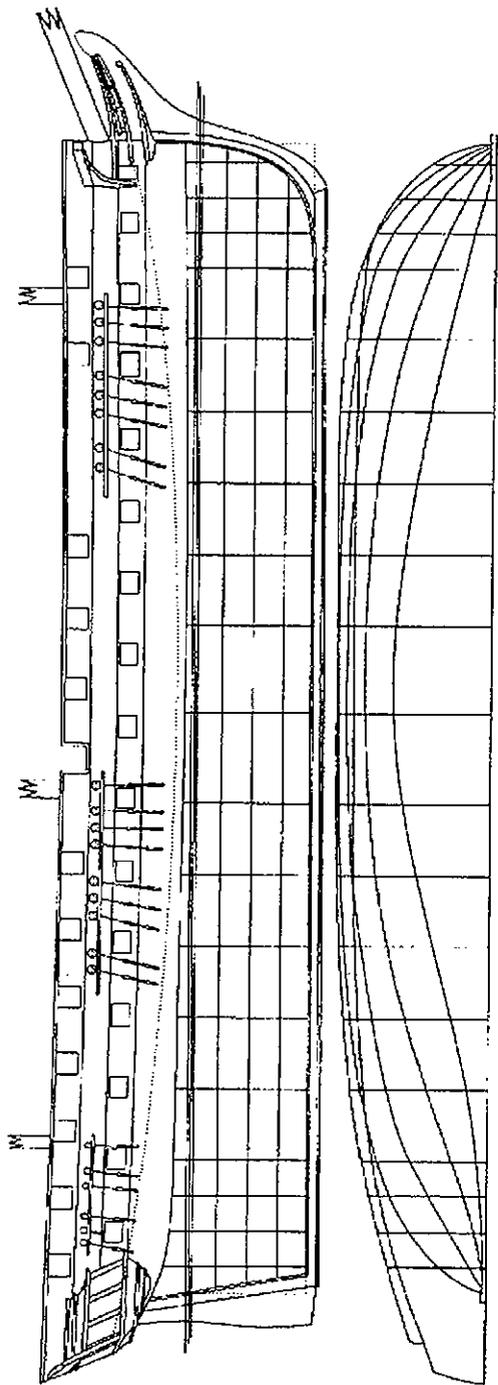
Lamento no poder aportar más detalles sobre las circunstancias por las que llegaron a España la goleta *Fama* y el bergantín goleta *Nereida*, ya que en el legajo correspondiente este investigador no ha encontrado referencia alguna sobre el particular, aunque no pierda la esperanza de encontrar algún día el expediente, sin duda trasapelado, relativo a esta interesantísima cuestión.

Los buques comprados a Rusia

Gracias a las gestiones directas de Fernando VII ante el embajador de Rusia en la Corte, Demetrius Pavlóvitch Tatístchev, residente en la capital desde 1813, se adquirieron cinco navíos (*Numancia*, *España*, *Velasco*, *Alejandro I*, *Fernando VII*) y seis fragatas (*Viva*, *Mercurio*, *Reina María Isabel*, *Ligera*, *Pronta* y *Astrolabio*), si bien no es muy apropiado que incluyamos en este negocio las tres últimas, al haber sido regaladas por el zar Alejandro I.

Fue con toda seguridad Antonio Ugarte y Larrazábal, secretario privado del Rey, uno de los personajes que hizo ver a éste la urgencia de comprar una escuadra armada y preparada para entrar en acción. Al parecer, Fernando VII rogó al antes mencionado embajador ruso remitir a Alejandro I su propuesta sobre la venta de barcos de guerra, confesándole que «sin una flota, me es imposible dominar en las colonias». El asunto, según las fuentes por nosotros consultadas, empezó a fraguarse en junio de 1816.

Lo primero que sorprende es que no se contara con la opinión de la Armada, que desde el principio quedó excluida de la negociación a pesar de que, como es lógico, era la parte más interesada en cerrar el acuerdo de una manera conveniente para el interés nacional. Seguramente esto marcó de manera deci-



Plano de la fragata de 44 cañones *Mercurio*, gemela de la *Patricio* o *Reina María Isabel*. Pertenecía a la clase rusa *Spehny*, la más prolíja serie de buques que construyeron los astilleros rusos de la época (a lo largo de cuarenta y tres años, desde 1801 hasta 1844, se botaron nada menos que 33 unidades de idénticas características).

Como comisión más destacable de la *Mercurio* recordamos la que realizó, en 1816, a Holanda llevando a bordo a la infanta rusa Anna Pavlovna. Luego continuó viaje a Gran Bretaña, para recalar en una localidad situada a orillas del Támesis, donde embarcó su hermano Nikolay Pvllovich (luego emperador Nicolás I), que tomó el mando del buque. Regresó a Kronstadt en la primavera del año siguiente.

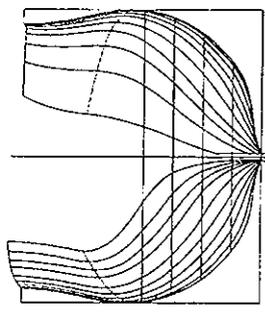


Figura 44. Fragata rusa *Mercurio*.
 Vista por el costado.
 Vista por el costado.
 Vista por el costado.
 Vista por el costado.

siva la relación entre el Rey y su ministro, que perdieron recíprocamente la confianza depositada entre ambos.

El 11 de agosto de 1817 se rubricó el convenio (3) de venta de dicha escuadra, por un importe de 13.600.000 rublos o, lo que era lo mismo, 68 millones de reales de vellón. Por parte española firmó el ministro de Estado y de la Guerra, teniente general Francisco Eguía, y por parte rusa el embajador Tatístchev. En dicho contrato se establecía que la escuadra saldría de San Petersburgo, donde se encontraba, en cuanto llegase la escritura, para dirigirse hasta Cádiz, donde sería oficialmente entregada.

Al mando del almirante Otto von Müller, los buques llegaron el 21 de febrero de 1818 a Cádiz (4), donde fueron recibidos por el propio Eguía y por el capitán general del Departamento, Baltasar Hidalgo de Cisneros. Su estado era lamentable. Durante la travesía habían sufrido daños en la arboladura que los obligaron a hacer una escala en las islas británicas. Aquella más parecía una escuadra que regresara de un combate naval que una que se aprestara para ello (5).

Como ya hemos señalado, los mandos de la Armada, increíblemente, quedaron al margen de la operación. El ministro de Marina, Vázquez de Figueroa, no fue informado de la compra hasta el mismo día de la llegada de los barcos, mediante un autógrafo del Rey que, según las memorias del segundo ministerio, decía así: «Figueroa, a Cádiz han llegado cinco navíos y tres fragatas de guerra, que me han facilitado mi amigo y aliado el Emperador de Rusia: encárgate de estas embarcaciones: y te advierto bajo tu responsabilidad que cuando se hayan de emplear algunas de estas dos clases sean éstas las preferidas».

Al parecer también le ordenaba realizar los preparativos necesarios para alistarlos en el menor tiempo posible y destacarlos a América, a fin de someter a las colonias rebeldes.

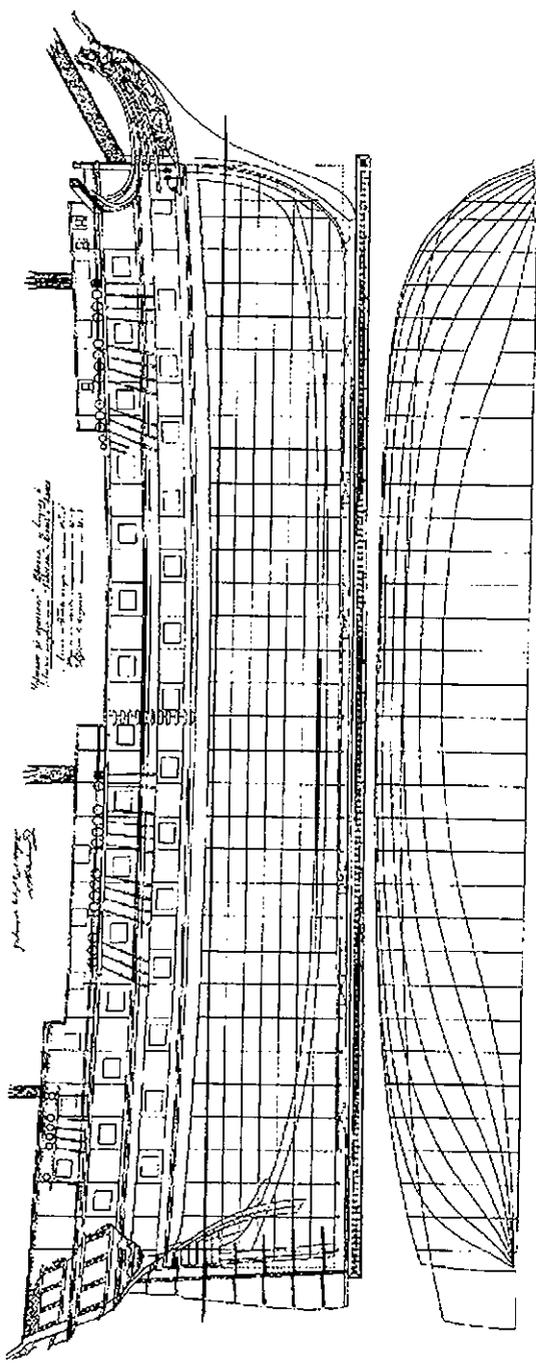
Si los buques llegaron en buenas condiciones o no, nunca lo sabremos con certeza, aunque el investigador ruso B.N. Komissarov apunta que su estado era en general bueno, exceptuando tres que al parecer se encontraban algo deteriorados (6). Lo que sí queda demostrado es que todos eran de reciente construcción, lo que desmiente el mito sobre su presunta vetustez. Sea como fuere, resulta triste comprobar que ninguno de ellos duró más de cinco años en nuestra Marina; pero omitamos este extremo, ya estudiado en otra ocasión por

(3) Ver texto íntegro en CANTILLO, Alejandro: *Colección de tratados, convenios y declaraciones de paz y comercio de 1843*.

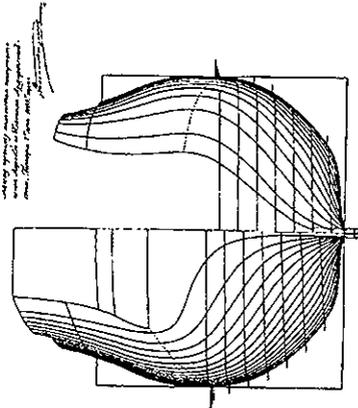
(4) El acto de entrega oficial de la escuadra tuvo lugar algunos días más tarde, el 27 de febrero de 1818.

(5) Antonio Alemparte, en su libro *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817*, compara la diferencia entre lo que tardó en llegar la flota de buques rusos desde Kronstadt a Cádiz —ciento cuarenta y seis días— y el tiempo invertido en la misma travesía efectuada por 12 buques mercantes en el viaje de repatriación —cincuenta y cinco días—. «No hay duda. Algo fallaba.»

(6) «Polémica en torno a la Convención ruso-española de 1817». *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, núm. IV, 1970.



Plano de un navío de 74 cañones, inspirado en los navíos ingleses tipo Kent o Ajax, que corresponde al *Tres Obispos* (en la Armada española rebautizado como *Velasco*). El *Tres Obispos* o *Velasco* daba nombre a una clase de navíos de la Marina rusa que en número de seis se construyeron para dotar la Flota del Báltico. Se da la curiosa circunstancia de que era tal la necesidad de que el buque se entregara lo antes posible que el propio ministro ruso de Marina, el marqués de Traversé, dio un plazo máximo de ocho meses para terminar su construcción. Ello provocó que toda la maestranza del astillero se dedicara en exclusiva a la fábrica del buque, y que se suspendiera la construcción de los restantes en que se encontraba trabajando. Participó en la guerra contra Francia del año 1812 integrado en una escuadra que, al mando del almirante M.P. Korobka, zarpó desde Kronstadt, en octubre de aquel mismo año, rumbo a Inglaterra para unirse a la escuadra británica, llegando a Shiness al 12 de diciembre. En junio de 1814 zarparon ambas flotas rumbo a las costas francesas, donde permanecen hasta julio, cuando se ordena su vuelta a Kronstadt. En agosto, formando parte de la escuadra del almirante R. V. Kroun, transportó tropas desde Lübeck hasta Kronstadt, para zarpar a finales de 1817 desde Revel (hoy Tallin) con destino a nuestro país.



este autor (7), y detengámonos en analizar con detalle si en realidad aquellos buques se llegaron a pagar en su totalidad.

Lo que es seguro es que a 27 de septiembre de 1819 todavía se debían 5.300.000 rublos, ya que en ese mismo día ambos países firmaron un nuevo acuerdo por el cual se renegociaba el pago de dicha deuda (8).

En él se estipulaba que, en el curso del año 1820, el día primero de cada mes España pagaría a Rusia por medio de letras giradas desde Londres, con un valor de 14.166 libras cada una de ellas. La suma total de 177.000 libras se satisfaría antes del 30 de diciembre de dicho año, y el gobierno español ponía además a disposición el gobierno ruso el dinero que Francia debía a España (2.605.000 francos) en concepto de indemnización por los daños y perjuicios derivados de la guerra de la Independencia.

Parece claro que este nuevo compromiso tampoco se cumplió, pues tenemos constancia de que en 1830 el gobierno ruso reclamó de nuevo lo mucho que se le debía aún por el asunto. Sorprendentemente, España, en Consejo de Ministros y con la aprobación del propio Rey, resolvió que no sólo dejaría de satisfacer dicha deuda, sino que «se creía hasta con el derecho de reclamar el exceso de precio satisfecho por los buques rusos, que de nada sirvieron y tuvieron que venderse por absolutamente inútiles» (9).

Algunas reflexiones

Con la prudencia debida cuando se juzgan hechos pretéritos, a los que no se pueden aplicar sin más las categorías del presente, no me resisto a hacer algunas pequeñas reflexiones sobre aquellas compras.

No cabe duda de que Fernando VII fue un mal rey, pero en mi opinión no es serio dudar de sus buenas intenciones en el caso que nos ocupa, sobre todo si pensamos que el futuro de España, y por consiguiente la estabilidad de su reinado, estaban en juego.

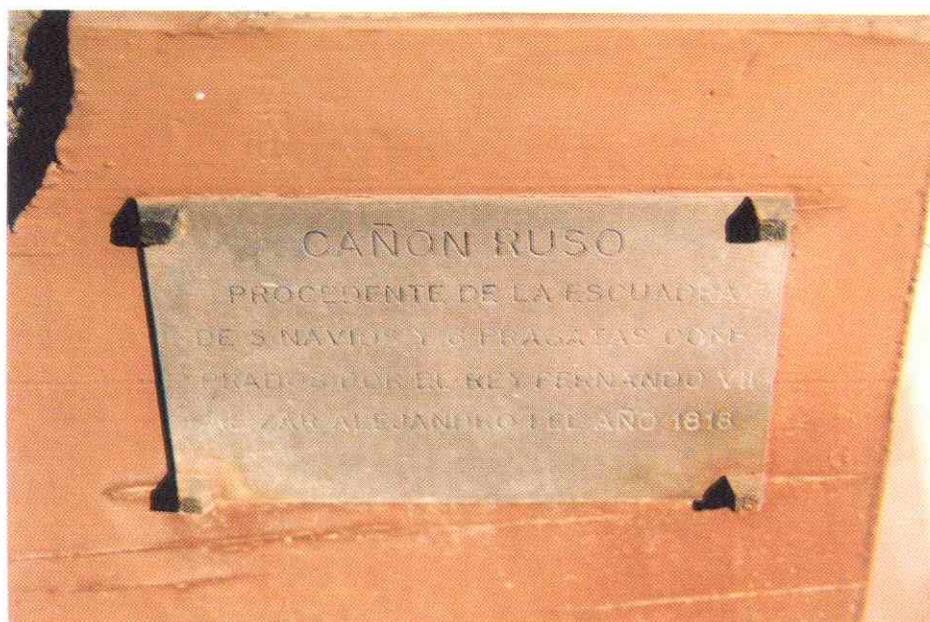
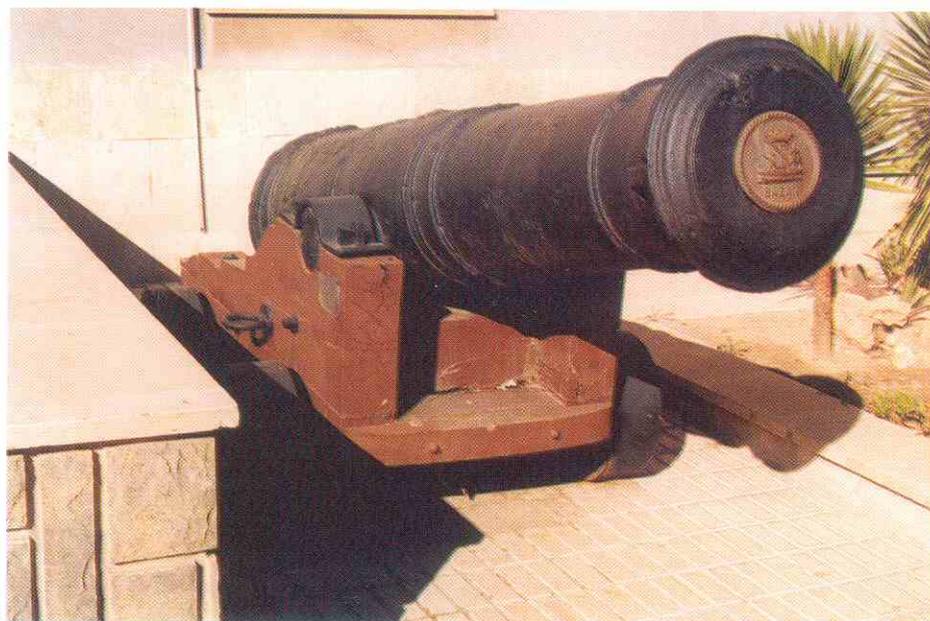
También es cierto que, en el caso concreto de los buques rusos, la forma de conseguirlos resultó no ser la más correcta. Llevó hasta un extremo absurdo la obligación de mantener en secreto la operación, hasta el punto de prescindir de la cualificada opinión de su ministro de Marina, que sin embargo debió ser desde el principio una de las personas más involucradas en la compra.

Sin embargo, y en contraste con el negocio anterior, los buques construidos en Francia se adquirieron con mucho más acierto, pues a instancias de nuestro ministro de Marina se envió un técnico de la Armada que eligió con buen criterio unos buques de construcción muy parecida a la de los españoles y

(7) «Los barcos comprados a Rusia en 1817», *Historia* 16, núm. 310. Año XXV, febrero de 2002.

(8) Desde el pago de las 400.000 libras recibidas de Inglaterra en 1818. España no había satisfecho al gobierno ruso cantidad alguna de la deuda.

(9) FONTANA, J.: *Hacienda y Estado, 1823-1833*. Madrid, 1974, pp. 255-256.



Arriba, cañón de 36 libras procedente de la escuadra comprada a Rusia en 1817 (Izar, Cartagena). Abajo, detalle de la gualdera. (Colección particular de Diego Quevedo Carmona.)

prácticamente recién botados. Los buques rusos, por el contrario, obedecían a una concepción naval muy distinta de la española, pues las frías aguas del Báltico obligaban a construirles el casco con madera de pino (10), y no de roble, y aquella era inadecuada para las aguas peninsulares (11), pues la corrosión en aguas cálidas, como huelga explicar, es mucho mayor. Además, los buques rusos habían servido durante varios años en la Marina zarista, por lo que su estado de conservación no era el ideal.

En cuanto a la satisfacción económica acordada en ambas transacciones, pudiera parecernos a primera vista muy ajustada en el caso de los buques franceses, y excesiva en el de los rusos; pero lo cierto es que el precio que se pagó por estos últimos acabó siendo hasta cierto punto razonable —aun aceptando la tesis de que se encontraran en mal estado— pues, contando con las tres fragatas regaladas y lo recaudado por la venta de sus cascos (12), el coste por barco no llegó a los cuatro millones de reales.

Apéndice documental

Como advertirá el lector a continuación, y con el objetivo de hacer más inteligible la información anexa, hemos creído conveniente presentarla en varios cuadros, no sin antes reseñar las fuentes utilizadas y manifestar mi gratitud a tres de los más importantes historiadores navales que existen en la actualidad.

Primero citaré a Nicolos V. Mitiuckov, pues a través de él he conseguido acceder a las fuentes primarias rusas y aportar en este modesto trabajo algunos datos inéditos sobre las dimensiones, el lugar de construcción y la cronología de aquellos buques.

Otra valiosísima contribución ha sido la referente a los distintos calibres que componían su artillería, fruto de la importante, callada e ímproba labor que durante años el consagrado historiador naval Juan Luis Coello Lillo ha realizado en el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, de El Viso del Marqués (Ciudad Real) (13). Coello Lillo ha tenido la gentileza de compartir conmigo tal información y autorizarme a publicarla.

(10) Excepto el navío *Fernando VII*, que al parecer estaba construido con un roble de inferior calidad al habitual.

(11) Otro factor que no debemos olvidar es que los barcos rusos estaban concebidos para una vida activa más corta que la de los españoles.

(12) Los navíos *Alejandro I*, *Fernando VII*, *Numancia* y *España* se vendieron a Antonio García de la Vega, comerciante de Cádiz, por un importe de 285.000 reales. En el caso de las fragatas, la *Astrolabio* y la *Pronta* se vendieron a Leandro José de Veniegra en 73.900 reales. Y, por último, la *Mercurio* la adquirió Rafael García por 27.147 reales y 17 maravedíes. (Informaciones facilitadas por el reputado historiador naval José Ramón García Martínez, al que tengo como a mi principal maestro.)

(13) La información que a continuación se inserta está extraída de los legajos 4402 y 4448 de dicho Archivo.



Muñón del cañón, donde consta la fecha en que la pieza fue forjada (Izar, Cartagena).
(Colección particular de Diego Quevedo Carmona.)

También se muestran en este trabajo algunas fotos de los cañones que aún hoy, y creo que para sorpresa de muchos, se conservan en distintos lugares de Cartagena (14) (en el arsenal, el museo e incluso en la factoría Izar en esta misma ciudad). Este interesantísimo material gráfico me ha sido facilitado por otro buen amigo y asiduo colaborador de numerosas publicaciones especializadas, que no es otro que Diego Quevedo Carmona.

Por último, se inserta un anexo de especial interés, donde figuran las fuerzas navales a fecha de 9 de marzo de 1819, en el cual hemos resaltado en **negrita** no sólo los buques objeto principal de nuestro estudio, sino también los procedentes de la mencionada escuadra de Rosilly (15), lo que nos da una idea clara de lo importantes que fueron las incorporaciones de aquellos barcos para salvar las apariencias de una Marina que se encontraba casi al borde de la extinción.

Simplemente como curiosidad, quisiera reseñar que, en el caso de los navíos, estos buques representaban el 53 por 100 de aquellos, bajando el porcentaje el correspondiente a las fragatas al 40 por 100, siendo insignificante su influencia en el resto de clases inferiores, que eran los que ofrecían menor poder ofensivo y casi nulo valor militar.

(14) También nos consta que existen varias piezas en el arsenal de Ferrol. Si la memoria no me falla, recuerdo haberlas visto flanqueando la cara interior de la Puerta del Dique.

(15) Si bien es cierto que podríamos excluir el navío *Algeciras*, que cedido a la Marina francesa años antes, fue recuperado por la Armada en esta acción. Dejo al libre juicio del lector considerarlo o no una nueva incorporación a la Marina española.

CUADRO I
Buques comprados en Francia

Nombres: en la Marina francesa en la Armada española	Cañones	Fechas originales		Astillero y lugar de realización	Dimensiones principales (expresadas en metros)		
		Quilla	Botado		Eslora	Manga	Calado
<i>Aguiles</i> Corbeta <i>María Francisca</i>	24	1815	1816	Couran Hermanos Burdeos	37.00	10.00	5.00
<i>Hector</i> Corbeta <i>María Isabel</i>	22	1816	17-04-1817	Couran Hermanos Burdeos	39.00	10.00	4.00
¿? Corbeta <i>Fana</i>	24	¿?	¿?	¿? Burdeos	9.00	10.00	¿?
<i>Insular</i> Goleta <i>Galga</i>	10	¿?	¿?	¿? Burdeos	22.00	6.00	¿?
<i>Nereide</i> Bergantín goleta <i>Nereida</i>	16	¿?	¿?	¿? Burdeos	¿?	¿?	¿?

CUADRO II
Buques comprados a Rusia (16)

Nombres: en la Marina rusa en la Armada española	Cañones	Fechas originales (para adaptarlas al calendario Gregoriano añadir 12 días)		Astillero, Maestro constructor y lugar de realización	Dimensiones principales (expresadas en metros)		
		Quilla	Botado		Eslora	Manga	Calado
<i>Tres Obispos</i> Navío <i>Velasco</i>	74	15-01-1809	30-09-1810	Glavnoye Admiralteistvo I.V. Kurepanov (San Petersburgo)	55.47	14.81	6.48
<i>Norte-Águila</i> Navío <i>España</i>	74	20-11-1809	09-05-1811	Solombalas A.M. Kurochkin (Arcángel)	54.25	14.63	5.86
<i>Neptuno</i> Navío <i>Fernando VII</i>	74	22-12-1812	06-06-1813	Glavnoye Admiralteistvo I.S. Razumov (San Petersburgo)	55.65	14.83	6.80
<i>Dresde</i> Navío <i>Alejandro I</i>	74	10-03-1810	19-07-1813	Solombalas A.M. Kurochkin (Arcángel)	54.25	14.63	5.86
<i>Lübeck</i> Navío <i>Namancia I</i>	74	10-03-1810	19-07-1813	Solombalas A.M. Kurochkin (Arcángel)	54.25	14.63	5.86

(16) Este cuadro corrige y completa al anteriormente publicado en mi referido artículo de *Historia 16*, gracias a las últimas informaciones recibidas por Leonid Kuznetsov, director de la prestigiosa revista rusa *Gangui*, tras consultar a conciencia los archivos estatales rusos.

CUADRO II (CONTINUACIÓN)
Buques comprados a Rusia

Nombres: en la Marina rusa en la Armada española	Cañones	Fechas originales (para adaptarlas al calendario Gregoriano añadir 12 días)		Astillero, Maestro constructor y lugar de realización	Dimensiones principales (expresadas en metros)		
		Quilla	Botado		Eslora	Manga	Calado
<i>Viva</i> Fragata <i>Viva</i>	36	08-11-1815	26-05-1816	Solombalas A.M. Kurochkin (Arcángel)	44,19	11,68	6,04
<i>Mercurio</i> Fragata <i>Mercurio</i>	44	14-03-1814	13-07-1815	Okhtinskayas V.F. Stoke (San Petersburgo)	48,53	12,65	3,86
<i>Patricio</i> Fragata <i>Reina María</i> <i>Isabel</i>	44	30-01-1814	21-06-1816	Solombalas A.M. Kurochkin (Arcángel)	48,53	12,65	3,86
<i>Ligera</i> Fragata <i>Ligera</i>	44	24-02-1815	16-08-1816	Okhtinskayas V.F. Stoke (San Petersburgo)	46,07	11,61	5,76
<i>Pronta</i> Fragata <i>Pronta</i>	36	22-09-1815	16-08-1816	Okhtinskayas V.F. Stoke (San Petersburgo)	44,19	11,68	6,04
<i>Astrolabio</i> Fragata <i>Astrolabio</i>	44	28-01-1811	17-09-1811	¿? Razumov (San Petersburgo)	46,08	11,68	6,04

CUADRO III
Calibres de los cañones de procedencia rusa (17)

<i>Cañones de ánima seguida</i>	<i>Cañones recamarados</i>	<i>Carronadas</i>
36 libras	36 libras	18 libras
24 libras	24 libras	8 libras
18 libras	18 libras	—
12 libras	—	—
8 libras	—	—
6 libras	—	—

(17) Todos eran de hierro.

ANEXO

«Relación que manifiesta los buques de la Real Armada en los departamentos y destinos donde se hallan con expresión de sus portes, calidad de armados y desarmados, y de las cantidades a presupuestar por la habilitación de algunos de ellos.

Nueve de marzo de 1819»
(AAB. Arsenales leg. 3873)

NAVÍOS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Alejandro I</i>	74	Armado / —	—	De la expedición
<i>Algeciras</i>	74	Desarmado / Cádiz	—	—
<i>América</i>	64	Desarmado / Cádiz	—	—
<i>Asia</i>	64	Armado / —	—	Navegando
<i>Carlos</i>	112	Desarmado / Cartagena	2.677.370	—
<i>España</i>	74	Armado / Cádiz	—	De la expedición
<i>Fernando VII</i>	74	Armado / Cádiz	—	De la expedición
<i>Guerrero</i>	74	Desarmado / Cartagena	—	C. su habilitación
<i>Héroe (ex Héros)</i>	80	Desarmado / Ferrol	3.386.718	—
<i>Justo</i>	74	Desarmado / Cartagena	2.276.162	—
<i>Julián</i>	60	— / —	—	Cedido a la Cía. de Fillipinas
<i>Montañés (ex Pluton)</i>	64	Desarmado / Cádiz	4.939.795	—
<i>Neptuno (ex Neptune)</i>	70	Desarmado / Cartagena	—	—
<i>Numancia</i>	74	Armado / Cádiz	—	De la expedición
<i>Pablo</i>	74	Desarmado / Cádiz	2.813.271	—
<i>San Telmo</i>	74	Armado / Cádiz	—	Pronto a navegar
<i>Velasco</i>	74	Desarmado / Cádiz	2.227.462	—

LOS BUQUES ADQUIRIDOS EN EL EXTRANJERO...

FRAGATAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Astrolabio</i>	40	Desarmada / Cádiz	110.135	—
<i>Casilda</i>	34	Desarmada / Cartagena	1.744.633	—
<i>Diana</i>	34	Armada / —	—	En comisión
<i>Esmeralda</i>	34	Armada / Callao	—	—
<i>Ligera</i>	40	Armada / Cádiz	—	—
<i>María Isabel</i>	44	Armada / —	—	En comisión
<i>Mercurio</i>	44	Armada / Cádiz	183.103	—
<i>Prueba</i>	40	Armada / Cádiz	1.767.994	—
<i>Pelta</i>	34	Armada / —	—	En comisión
<i>Proserpina</i>	34	Desarmada / Cádiz	2.970.949	—
<i>Pronta</i>	36	Armada / —	—	De la expedición
<i>Sabina</i>	40	Armada / —	—	En servicio
<i>Soledad</i>	34	Desarmada / Cádiz	1.909.601	—
<i>Venganza</i>	34	Armada / —	—	En servicio
<i>Viva</i>	36	Armada / —	—	En comisión

CORBETAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Abascal</i>	12	Desarmada / Cádiz	—	—
<i>Baylen</i>	20	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Ceres</i>	28	Armada / La Habana	—	Habilitándose para correo
<i>Diamante</i>	20	— / Cádiz	—	—

CORBETAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Diana</i>	20	Armada / La Habana	—	—
<i>Descubierta</i>	26	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Fidelidad</i>	14	Armada / Manila	—	—
<i>Flora</i>	20	Armada / La Habana	—	—
<i>Fama</i>	26	Armada / Cádiz	—	—
<i>María Isabel</i>	24	Armada / La Habana	—	—
<i>María Francisca</i>	22	Armada / La Habana	—	Navegando
<i>Ninfa</i>	26	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Sebastiana</i>	26	Desarmada / Callao	—	—

BERGANTINES	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Almirante</i>	20	Armado / La Habana	—	—
<i>Argos</i>	18	Armado / Cádiz	—	Correo. Navegando
<i>Activo</i>	14	Armado / San Blas	—	—
<i>Águila</i>	12	Armado / Costa Firme	—	—
<i>Carlos</i>	18	Armado / San Blas	—	—
<i>Consulado</i>	14	Armado / La Habana	—	—
<i>San Fernando</i>	16	Armado / La Habana	—	De la expedición
<i>Hiena</i>	14	Armado / Cádiz	—	—
<i>Iglesia</i>	14	Armado / Cartagena de Indias	—	—
<i>Jasón</i>	22	En grada / Cartagena	—	—

LOS BUQUES ADQUIRIDOS EN EL EXTRANJERO...

BERGANTINES	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Portinillo</i>	16	Armado / Callao	—	—
<i>Pezuela</i>	22	Armado / Callao	—	—
<i>Realista</i>	14	Armado / Cádiz	—	Correo. Navegando
<i>Voluntario</i>	16	Armado / Cádiz	—	Correo. Navegando
<i>Vengador</i>	14	Armado / Cádiz	—	Correo. Navegando
<i>Ligero</i>	18	Armado / Cádiz	—	De la expedición
<i>Nereida</i>	16	Armado / —	—	Navegando

GOLETAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Amistad</i>	1	Armada / La Habana	—	—
<i>Belona</i>	4	Armada / Veracruz	—	—
<i>Eugenia</i>	4	Armada / La Habana	—	—
<i>Esperanza</i>	6	Desarmada / La Habana	—	—
<i>Elisa</i>	10	Armada / Valencia	—	—
<i>Ferroleña</i>	10	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Felicidad</i>	1	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Gertrudis</i>	1	Armada / La Habana	—	—
<i>Galga</i>	9	— / —	—	Correo. Navegando
<i>General Morillo</i>	9	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Hipólita</i>	6	Desarmada / Veracruz	—	—

GOLETAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Isabel</i>	8	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Mariana</i>	7	Armada / Cádiz	—	De la expedición
<i>Proserpina</i>	10	Armada / Veracruz	—	—
<i>Providencia</i>	7	Armada / Costa Firme	—	—
<i>Patriota</i>	1	Armada / La Habana	—	—
<i>Riquelme</i>	10	— / —	—	Navegando hacia Cádiz. De la expedición
<i>Tránsito</i>	10	Armada / Cádiz	—	Correo. Navegando
<i>Valparaíso</i>	6	Desarmada / La Habana	—	—

URCAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Presentación</i>	6	Desarmada / Cartagena	—	—

POLACRA	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Carmen</i>	8	— / Cádiz	—	Correo

JABEQUES	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>Diligente</i>	8	Desarmado / Cartagena	—	—

BALANDRAS	PORTES	ESTADO/PUERTOS	PRESU- PUESTO	DESTINO
<i>General Castaños</i>	10	Desarmada / Cartagena de Indias	—	—
<i>Isabel</i>	8	Desarmada / La Habana	—	—