

NUESTRA MARINA MENOR ACORAZADA: BATERÍA FLOTANTE *DUQUE DE TETUÁN* Y MONITOR BLINDADO *PUIGCERDÁ*



UNA de las razones que me han animado a hacer este artículo es el hecho de que en muy pocas ocasiones he encontrado convenientemente tratados los buques objeto de este modesto trabajo (1), verdaderos (si me permite el lector el adjetivo) engendros, a los que nunca se les ha prestado la suficiente atención, cosa del todo injusta, no tanto por su gris historial, sino por pertenecer al exiguo grupo de buques acorazados que ha tenido nuestra marina; si a esto le añadimos que llevaron el dudoso honor de ser, en solitario, cada uno de ellos, los únicos de su clase en servicio en toda historia de la Armada española, parece evidente el interés que el investigador naval tendrá en conocerlos con el máximo detalle.

Monitores y baterías flotantes: su génesis y función

Sería conveniente empezar por describir, aunque sea de forma breve, cómo eran y para qué servían esta clase de unidades.

La principal misión de estos buques consistía en el ataque y defensa de costas, aptitudes éstas determinadas por su rebajado casco y escaso calado, que si bien le ofrecían evidentes ventajas en este campo de acción, por contra le daban una precaria estabilidad, que les impedían de ningún modo la posibilidad de hacer una navegación con cierta mar. En la parte central del buque se hallaba instalada una torre armada o casamata, con una serie de cañones, siendo su principal característica la protección blindada.

Es evidente que la consagración como buque de guerra del monitor data del 9 de marzo de 1862, cuando dos buques blindados, el *Merrimac* y el *Monitor*, confederado y federal, respectivamente, se batieron en el combate de Hampton Roads (bahía existente entre las ciudades de Newport News y Norfolk) durante el transcurso de la guerra de secesión americana (1861-1865).

(1) Exceptuamos de esta crítica a los trabajos de Llabrés y José Luis Infiesta Pérez (Alcofar Nassaes) que tratan a estos buques con el debido rigor, y que más adelante recomendaré su lectura como complementaria al mío, huyendo así del «refrito» literario.

Esta idea, un buque armado con cañones que dispusiese de una torre giratoria y un casco sumamente reducido con el objetivo de ofrecer el menor blanco al enemigo, se le ocurrió por primera vez al ingeniero sueco John Ericsson, que ofreció los planos de su invento a los nordistas; éstos, entusiasmados con el proyecto, comenzaron febrilmente los trabajos del buque, que fue botado en el mismo año que comenzó la guerra, encontrándose listo para combatir en febrero del siguiente.

El buque era de casco de hierro de fondo plano, sobre el cual se había montado una especie de cajón de madera, que constituía el soporte de una coraza compuesta por diversos estratos de planchas unidas entre sí mediante remaches.

Los sudistas, a su vez, intentaron contrarrestar el posible peligro del *Monitor* creando una unidad de muy parecidas características, adaptando una vieja fragata para este cometido, la denominada *Merrimac*. Desguazada por completo hasta su línea de flotación, su casco era de madera recubierto por dos capas de rañles de ferrocarril ante la imposibilidad de la industria de estos estados de hacer planchas de hierro. Sin palos ni velas, era movido por un aparato de motor de hélice, volviendo a caer al agua con el nombre de *Virginia*, aunque la historia naval siempre lo recuerde por su denominación original.

Tras un intercambio de disparos que duró siete horas, ninguno de los barcos sufrió daños de consideración, aunque en la típica propaganda de guerra ambos contendientes se atribuyeran la victoria, quedando en realidad el combate en tablas.

La guerra naval desde entonces no volvió a ser igual, pasando esta clase de buques a tomarse muy en cuenta en todas las marinas de guerra de la época, sobreviviendo, con diversas modificaciones, hasta la primera guerra mundial.



Curiosa representación del combate entre el *Monitor* y el *Merrimac*, realizada por una conocida marca de cigarrillos de la época.

En el caso de las baterías flotantes, el primer ejemplo que se recuerda de combate naval en que se utilizaron fue durante el asedio de Gibraltar el 13 de septiembre de 1782, durante el cual diez unidades francesas de este tipo bombardean desde el mar los fuertes ingleses. Un siglo después volvieron a demostrar su eficacia, con el destacado protagonismo que tuvieron en la guerra de Crimea al aplastar a las baterías rusas de Kinburn en 1855, pasando a partir de ese momento a ser una clase de barcos de indudable peso naval.

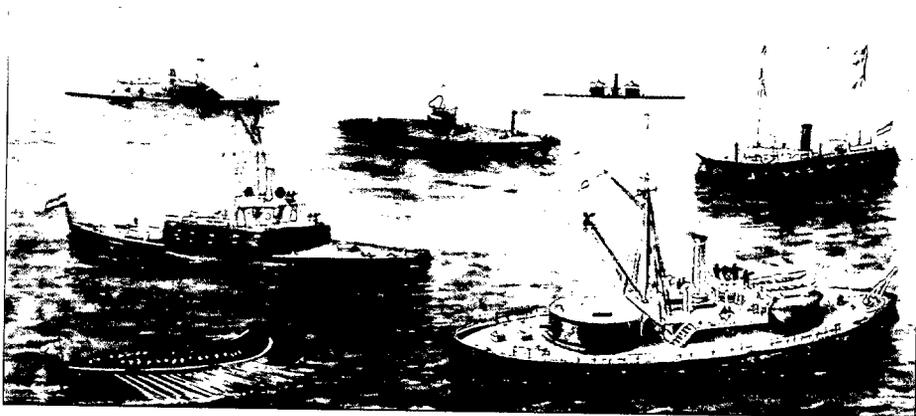
Debido a ser mucho más limitados que los monitores, a partir de 1875 entran en extinción, al ser sustituidos por otro tipo de buques derivados de éstos.

Varias naciones europeas, entre ellas España, intentaron hacerse desde un primer momento con algunas unidades de ambas clases, llegando, en el caso de nuestro país, a entablar conversaciones con el gobierno norteamericano, gestiones éstas que finalmente no dieron el fruto esperado.

Le motif de tener este tipo de buques en la Armada

España se encontraba inmersa en la tercera guerra civil entre el gobierno de la nación y los carlistas, que controlaban a comienzos de 1875 gran parte de las provincias vascas, Navarra y Cataluña, además de algunas zonas rurales de Aragón y Levante.

Para acabar con la fuerte resistencia que finalizando el conflicto ejercían aún en Bilbao, se hacía obligado bombardear los reductos rebeldes desde la propia ría, y sólo con unos buques apropiados para adentrarse en ella podría combatirles en su terreno con cierto éxito. Ésta es la razón por la cual se toma la decisión de adquirir en el extranjero el monitor *Puigcerdá*, y ordenar



«Marina militar del siglo XIX. Baterías flotantes y monitores». (Acuarela de R. Monleón).

la urgente construcción en Ferrol de la batería flotante *Duque de Tetuán*. La guerra se resolvió en pocos meses, regresando S. M. el rey Alfonso XII victorioso a Madrid el año siguiente.

Llegados a este punto, pasemos, sin más preámbulos, a tratar separadamente estos buques, contando sus características técnicas junto con su pobre historial.

Batería flotante *Duque de Tetuán*

Construida como sabemos en Ferrol, fue puesta su quilla el 14 de septiembre de 1874, para ser botada el 7 de abril del año siguiente. Sus dimensiones eran de 43 metros de eslora, 9,50 de manga, 2,15 de calado. Desplazaba originalmente 596 toneladas.

Su maquinaria era una pequeña amalgama de piezas, ya que se aprovecharon, por un lado, la máquina de la goleta *Santa Teresa*, dada de baja en 1874 y, por otro, las dos calderas de la *Buenaventura*, que consiguieron darle una insuficiente fuerza impulsora de 90 caballos nominales, con un andar que apenas sí superaba los cinco nudos.

Su blindaje tenía 11 centímetros de espesor en su casco de madera, y de 10,5 centímetros en la casamata. Su artillería estaba compuesta por cuatro cañones rayados de bronce de 120 mm, y uno de 160 mm.

Debido a una inexplicable demora en alistar su armamento, la misma fue finalmente entregada a la Armada en 1876, asignándosele la numeral 91.

El buque no resultó muy logrado, ya que adolecía de la gran falta de estabilidad y una evidente dificultad para maniobrar con desenvoltura y rapidez, problemas éstos, como hemos explicado con anterioridad, endémicos en estos buques.

Aunque, como también explicamos al principio, fue construida para defender la ría de Bilbao, lo cierto es que a lo largo de su reducido historial no tuvo ocasión de participar en acción de guerra alguna, quedando desde un principio basada en Ferrol.

En la temprana fecha de 1881 (sólo cinco años habían pasado de su alta en la Armada) se encontraba en un estado deplorable, varada en la ría, quedando ya un año antes clasificada como unidad inútil para todo servicio. Pero la crisis de las Carolinas (2) hizo que se la sometiera a una profunda modernización, siendo nuevamente botada el 24 de octubre de 1885, con el objetivo de destacarla para la defensa de las Baleares, en previsión de un golpe de mano alemán sobre las islas.

Las modificaciones que se le incorporaron básicamente fueron el aumento de su fuerza de máquinas, que llegó a los 190 caballos, y un ligero aumento de su desplazamiento, que sobrepasó las 700 toneladas.

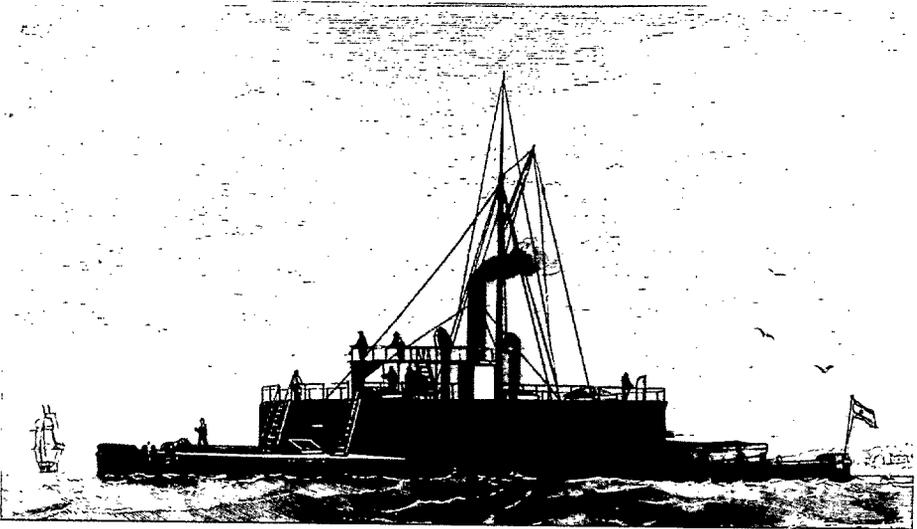
(2) Para conocer en profundidad cómo se desarrolló este enfrentamiento diplomático, recomiendo la lectura del libro *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*, escrito por el doctor en Historia Contemporánea don Agustín Ramón Rodríguez González.

El contencioso en gran parte se resolvió gracias a la mediación del papa León XIII (3), aunque años más tarde, en 1899, y como consecuencia de nuestra derrota en Cuba y Filipinas, finalmente acabaríamos vendiéndolas a este país.

De vuelta a Ferrol y a pesar de su «puesta al día», su vida naval se redujo a servir de instrucción, hasta que el presupuesto de los años 1896-1897 ordenó su baja para poder ser enajenada en el mismo arsenal ferrolano; pero el destino, esquivo en muchas ocasiones a la lógica, hizo demorar algún tiempo más su inevitable final, haciendo prorrogar su vida hasta el final de nuestra guerra con los Estados Unidos de Norteamérica.

Efectivamente, por aquel entonces existía la posibilidad nada remota de que los americanos, no contentos con arrebatar nos nuestras posesiones ultramarinas, llegaran a atacar las aguas de la metrópoli, lo que hizo que la *Tetuán* se volviera a alistar como unidad de guerra, encomendándosele la defensa de Ferrol.

Para cumplir con esta misión atracó en la cala del parque el 19 de abril, para salir el 25 siguiente del arsenal y fondear en Segaña; después procedió a establecer una estación de carga y a fortalecer las defensas submarinas de la ría, que consistían en dos líneas de minas que cerraban la boca de la misma y que estaban conectadas eléctricamente al buque. Volvió el 4 de junio al arsenal, y el 12 de agosto, fecha en que se firmó el armisticio con los yanquis, fondeó de nuevo en el arsenal del parque de donde no volvería a salir hasta su baja definitiva del servicio.



Batería flotante *Duque de Tetuán*. (Grabado tomado de «La Ilustración Española y Americana»).

(3) Protocolo de Roma de 17 de diciembre de 1885, publicado en el *Manual de Reales Órdenes de la Generalidad para el Gobierno de la Armada de 1886*. Tomo I, pp. 317 y ss.

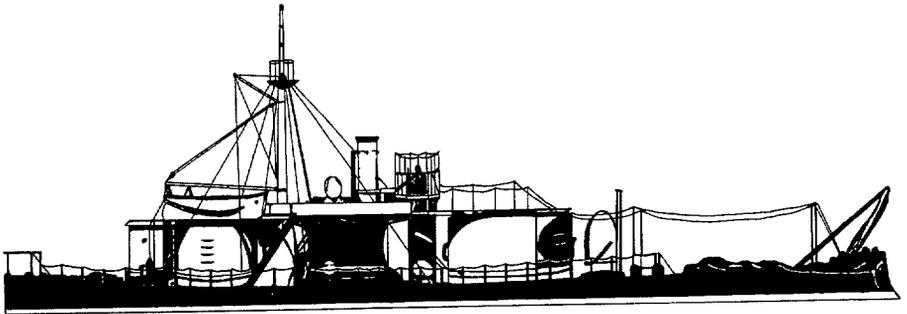
Monitor blindado *Puigcerdá*

Construido en 1874 por la Societé Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, en la Seyne (Tolón), el contrato fue rubricado con fecha de 29 de junio, siendo puesta su quilla el 28 de septiembre, para botarse el 19 de noviembre de ese mismo año y entrar en servicio el 1 de febrero del siguiente. Su coste sin armamento ascendió a 840.000 pesetas.

La Real Orden de 30 de octubre de 1874 dispuso que tomara el nombre de *Puigcerdá* en homenaje a la defensa de esta ciudad, protagonizada por el brigadier Cabrinety en abril de 1873.

De casco de hierro, tenía una eslora de 41 metros por 9 metros de manga, 3,10 de puntal y 2 metros de calado, desplazando 553 toneladas. Su dotación la componían 59 hombres.

La propulsión estaba compuesta por dos máquinas horizontales de alta y baja presión sistema Wolf de 328 hp indicados. Tenía dos hélices y desarrollaba una velocidad de siete nudos. El blindaje se lo proporcionaba una coraza de hierro de 100 mm de espesor, que protegía tanto la obra muerta del buque como las torres.



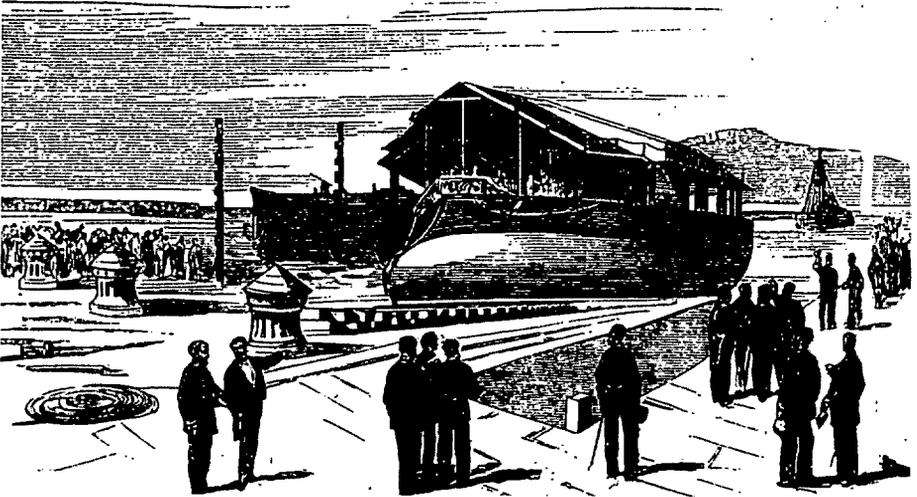
El monitor *Puigcerdá*. (Autor: P. Navarro Taravilla).

Quizá el mayor problema que tenía el buque era la difícil habitabilidad del mismo, dado que ante la obligación de mantener las escotillas cerradas durante la navegación se creaba un ambiente insano, sumamente enrarecido y terriblemente húmedo, que hacía que la dotación enfermara con facilidad. Se imponía pues una urgente reforma del mismo, reforma ésta propuesta por el capitán de navío don Gabriel Pita da Veiga, presidente de la Comisión de la Armada, que inspeccionó al buque tras su llegada a Ferrol el día 7 de julio de 1875 tras, por cierto, una azarosa travesía (4).

(4) Detalles de su derrota hasta Ferrol. Las encontramos en el trabajo de Llabrés antes mencionado, publicado en estas mismas páginas de la REVISTA del año 1960, pp. 748-749.

Los trabajos de corrección consiguieron añadirle un puente de mando, unas escotillas más altas, además de reparar su fuerza propulsora y enmendar algunos defectos. Por fin, el día 14 de agosto sale de Ferrol remolcado por el aviso *Fernando el Católico* con destino a Santander, en cuyo puerto se le armó con un cañón rayado de 12 cm Palliser y dos de 10 cm de bronce, para inmediatamente después incorporarse a las fuerzas navales del norte por espacio de ocho meses, junto con los cañoneros *Segura*, *Arlanza* y *Turia*, realizando durante este periodo de tiempo una eficaz tarea de patrulla (5).

Terminada la guerra, y antes de volver a Ferrol, tuvo que entrar en el dique de Olaveaga para reconocer y pintar sus fondos, volviendo otra vez a transformarse, para ser nuevamente botado en el arsenal ferrolano el 6 de agosto de 1877, ante la presencia del rey, que asistió al acto dentro de la visita oficial que por aquellas fechas estaba realizando a distintas ciudades del noroeste.



El *Puigcerdá* en grada el día de su segunda botadura, en agosto de 1877. (Dibujo tomado de «La Ilustración Española y Americana»).

La Real Orden de 7 de abril de 1886 dispuso su desarme para su aprovechamiento en la Escuela Práctica de Torpedistas, donde sirvió sin más interrupción que las rutinarias de su mantenimiento. En 1890 pasó a situación de segunda reserva, para volver a reformarse gracias a la iniciativa del ministro de Marina, contralmirante don Manuel Pasquín, que, en 1893, ordenó la habilitación del buque, dotándosele de un cañón de 12 cm sistema González

(5) Completo historial de operaciones durante el conflicto; nos lo relata José Luis Infiesta Pérez (Alcofar Nassaes) en su trabajo publicado en la revista *Defensa*, núm. 143, de marzo de 1990.

Hontoria que había pertenecido a la goleta *Prosperidad*, siendo la última vez que limpió fondos, del 20 al 27 de octubre de 1897.

Como dato curioso, no olvidemos que en 1888 se concedieron unos premios a la Marina por la aportación que había hecho en la Exposición Internacional de Barcelona, consistente en un pequeño pabellón donde se exhibió, entre otros materiales aportados por los tres departamentos, una bonita maqueta del mismo.

Su última misión, fue la defensa de la ría de Vigo, ante la guerra contra los Estados Unidos, volviéndose a acondicionar para este cometido entre los días 12 al 19 de junio, siendo su comandante por aquel entonces el teniente de navío Antonio Montis Allendesalazar.

Su epílogo; un final inesperado

A lo largo de 1899 (6) ambos buques se daban de baja definitivamente de la lista de buques de la Armada, siendo el *Puigcerdá* el que tuvo una vida adicional en la marina civil.

Tomada la decisión por el ministro Silvela de vender todo el material inútil de los arsenales, y convocada la pertinente subasta, el 3 de julio de 1901 se dio a conocer el resultado de la misma (7), celebrada simultáneamente en Ferrol, Bilbao, Barcelona y La Carraca, siendo adjudicado el buque a don Luis Rey Castro, que ofreció por él 31.384 pesetas, casi el doble de lo que se indicaba en su precio tipo, que era de 16.000.

Transformado, en un dique de la Cabana, para pasar a ser un vapor de carga, desarrolló, fletado por la empresa Nueva Montaña, las tareas de transporte de mineral en la ría de Boo. Posteriormente fue vendido a la casa armadora John Huit & Cia de Liverpool por 2.500 libras, con el objetivo de adaptar el buque a la navegación mercantil en el río Níger. A tal efecto, se le sometió a profundas reformas, que tuvieron su finalización el 25 de julio de 1905, cuando fue entregado a su nuevo capitán, el norteamericano Mr. Knight, con el nuevo nombre de *Anita*. Se creó que fue desguazado en los años veinte.

Así terminamos nuestro repaso a estos buques tan olvidados como desconocidos, esperando haber contribuido al objetivo de conocerlos con más detalle.

Alejandro ANCA ALAMILLO
Círculo Naval Español

(6) La Real Orden de 20 de junio de ese año dispuso la baja del *Puigcerdá* y su utilización como pontón.

(7) *Boletín Oficial del Ministerio de Marina*, de 17 de agosto, núm. 93, pp. 799-800.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- CUSSLER, Clive: *Exploradores del mar*. Plaza & Janés, 1997.
- DE BORDEJÉ y MORENCOS, Fernando F.: *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX. 1868-1898*. Ministerio de Defensa, 1995.
- FORT y ROLDÁN, Nicolás: *La flota ferrolana*. El Correo Gallego, 1897.
- GALUPPINI, Gino: *Acorazados de todo el mundo*. Espasa Calpe, 1984.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada Española, del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Aguilar, 1997.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín, 1988.
- VV. AA.: *El buque en la Armada Española*. Silex, 1981.
- VV. AA.: *La guerra en el Mar. Desde los primeros buques acorazados a nuestros días*. Editorial San Martín, 1986.
- VV. AA.: *Veleros y Vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*. Autoridad Portuaria de Santander, 1995.

Artículos de revistas

- REVISTA GENERAL DE MARINA: cuaderno de agosto-septiembre, 1998, pág. 293.
- Revista Defensa: marzo 1990, núm. 143, pp. 64-67.
- Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval: *Ferrol en la estrategia marítima del siglo XIX*. 1996, núm. 29.
- La Ilustración Española y Americana: año XIX, núm. 36.

Boletines oficiales

- Legislación Marítima de España, año 1886.
- Boletín Oficial del Ministerio de Marina, año 1901.

