

EL REAL FERNANDO: EL PRIMER VAPOR ESPAÑOL

J. F. CASANUEVA

A. J. FRAIDIAS

Departamento de Máquinas Térmicas
Escuela Superior de la Marina Civil. Cádiz

Resumen.

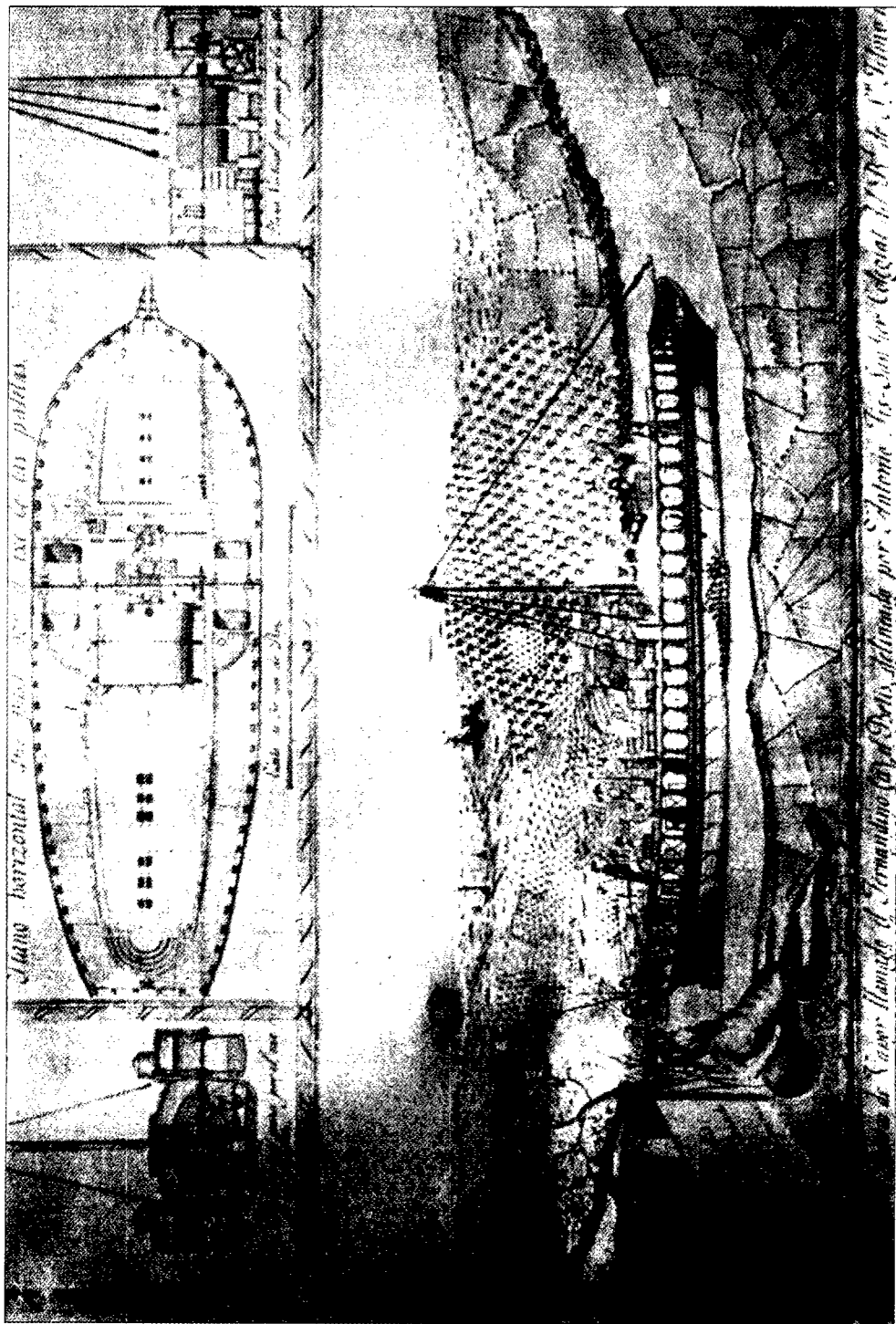
El desarrollo de la navegación a vapor en España es una materia muy poco investigada en nuestro país. El objeto del presente trabajo es clarificar, basándose en fuentes documentales hasta ahora no tenidas en cuenta, la fecha exacta del acontecimiento histórico que supondría la primera visita a Cádiz del barco de vapor que antecede a todos los de su clase en España: *El Real Fernando*, también llamado *El Betis* (Fig. 1). A la vez, se trata de proporcionar elementos para una historia marítima contemporánea de este país, puntualizando ciertos datos no del todo exactos —y con los que no podemos estar de acuerdo haciendo honor a la verdad histórica—, que al analizar las fuentes y bibliografía sobre el asunto que nos ocupa, hemos observado.

Introducción.

A nadie se le escapa la extraordinaria trascendencia de la navegación a vapor que, como sabemos, en síntesis: acortaría las distancias que separan los pueblos y las naciones; haría accesibles lugares que anteriormente no lo eran, haciendo viables rutas que con la sola fuerza de los vientos o de los remos no eran practicables y facilitando por añadidura el comercio interior; además amenazaba ya con transformar todo el arte militar y las estrategias navales. El vapor había cambiado la historia y la vida de algunos pueblos, y se vislumbraba que iba a ser un invento incomparable en sus resultados y en sus aplicaciones prácticas. Autores de la época, se referían a todo ello calificándolo como una extraordinaria aplicación de la que algunos definieron como ...*la mayor potencia que hasta ahora se conoce* (refiriéndose evidentemente a la máquina de vapor), y *cuyas aplicaciones son tan prodigiosas como la potencia misma* (1).

Cuestión bastante manida, por otra parte, es el dilucidar si la historia de las ciencias y de las técnicas debe ser labor del historiador o del científico o técnico, en su caso. Respetando todas las opiniones sobre este punto, consideramos que la historia la han de escribir los historiadores, pues, para ello han de practicar un método de investigación científica bien particular. No obstan-

(1) Gregory Dávila, Casimiro de: *Anales de Ciencias, Literatura y Artes*, Tomás Jordán. Madrid, 1832, pág. 163-165.



Plano del barco de vapor Real Fernando (a) El Beis, 1817, según un dibujo de 1819.

te, cuando el historiador intenta ejercer su actividad en un determinado campo científico-técnico regido por argot y leyes tan diferentes de las suyas, se ve, en cualquier caso, carente de una serie de conocimientos que no le permitirán avanzar con la necesaria seguridad en su trabajo. Con demasiada frecuencia se encuentra el técnico con errores de concepto al leer las historias de su especialidad.

El trabajo del científico y técnico que hace historia adolecerá, en muchos casos, de falta de visión de conjunto —limitándose en muchos casos a una mera descripción de hechos más o menos aislados del contexto social y político del momento—, cuando no de la apropiada metodología.

El clima y predisposición para una feliz colaboración entre el técnico y el historiador, en lo que a nosotros respecta, nunca han sido más propicios. Es en esta línea, en la que como técnicos en ingeniería marítima y especialistas en máquinas marinas de vapor, se desarrollan nuestras tesis doctorales y trabajos de investigación, intentando aportar elementos para la historia de la navegación a vapor.

La visita a Cádiz del primer vapor que hubo en España.

El *Real Fernando* o *El Betis*, como también se le llamaba, de la Real Compañía del Guadalquivir, es, sin duda, el barco de vapor que antecede a todos los españoles. Con este buque se establece la primera línea regular de pasajeros servida en nuestro país por esta clase de embarcaciones, uniendo Sevilla con Sanlúcar. En su viaje inaugural, y con el claro afán de dar a conocer este nuevo sistema de transporte, se arriesga a salir al mar (2) para llegar hasta Cádiz.

(2) Pocos barcos se habían arriesgado a hacer travesías por mar en los albores de este invento, que en un principio se utilizaba para navegación por aguas interiores.

No obstante, el primer barco de vapor que hizo una travesía por mar fue el *Phoenix*, de John Stevens (1749-1838). Este barco fue probado por vez primera, y en un solo viaje, entre New York y New Brunswick, en 1807, tarde ya para anticiparse al *Clermont* de Robert Fulton, quien, junto con Robert Livingston, tenía el monopolio de la navegación a vapor por las aguas del Estado de New York. Es por ello, que el *Phoenix* fue mandado a Filadelfia a prestar servicio en el río Delaware. Por ese tiempo no era posible hacer tal recorrido por canales fluviales, por lo que, en junio de 1808, Robert L. Stevens (1787-1856), hijo de John, hizo el viaje por mar con el barco, llegando a Filadelfia exitosamente, a pesar de que una galerna le sorprendió durante la travesía. Sobre este particular, véase, por ejemplo:

Thurston, Robert H.: *A History of the Growth of the Steam Engine*. Cornell University Press, New York, 1939, págs. 178-181 y 264-269; Smith, Edgard C.: *A Short History of Naval and Marine Engineering*. University Press. Cambridge, 1937, págs. 13 y 66; Fletcher, R. A.: *Steam Ships and their History*, Sidgwick & Jackson Ltd. London, 1910, págs. 29, 46, 194 y 207-210; Woodcroft, Bennet: *A sketch of the origin and progress of Steam Navigation*. Taylor, Walton and Maberly. London, 1848, págs. 58 y 59; Taggart, Robert: *Marine Propulsion: Principles and Evolution*. The Gulf, Publishing Company. Houston, 1969, págs. 41-43, 50, 95-97 y 106; y por supuesto, Stevens, Francis B.: *The first steam screw propeller boats to navigate the waters of any country. s. l., s. a., dedicado por completo a John Stevens*.

Las reseñas bibliográficas que hemos encontrado sobre esta visita no están, en absoluto, de acuerdo sobre el día exacto en el que el citado barco visitó Cádiz. Por otro lado, ninguna de las fechas o efemérides que hemos encontrado es la correcta.

Para el que fuera Director del Museo Naval de Madrid y autor de numerosos y variados trabajos sobre Historia Marítima, Julio F. Guillén Tato, la llegada del *Real Fernando* a Cádiz tiene lugar el día 22 de julio de 1817.

Veámoslo expresado por sus propias palabras:

¡Dios mío y que bulla hubo por la Tacita de Plata el 22 de julio de 1817!... El barco de vapor, nombre aún impreciso, llegaba; un punto negro con enorme penacho de humo, sin ayuda de las velas, con una enorme e irsuta (sic) chimenea, había remontado la punta de Rota y se acercaba al puerto, dejando atrás a embarcaciones de vela y de remo que pugnaban por seguirle emparejadas con su andar (3).

Si consultamos la «Enciclopedia General del Mar» veremos que, para el autor del artículo que referencia este hecho, el vapor que nos ocupa.

...arribó a Sanlúcar cerca del mediodía, luego de haber hecho tres paradas de 10 minutos durante la travesía, continuando seguidamente a Cádiz, en cuya bahía fondeaba a las seis de la mañana siguiente... (4).

Siendo ésta una efemérides digna de consideración para la historia de Cádiz, comprobamos como el único periódico que se edita en esta ciudad, la establece en el día 16 de julio de 1817, como viene reflejado en su edición de 16 de julio de 1989.

En un artículo recientemente publicado en una revista técnica, su autor, Juan B. Robert Roglá, no parece estar documentado en torno a esta cuestión y se limita a citar, en el encabezamiento del citado trabajo, lo expresado por el almirante Guillén Tato, al que, al parecer, debió considerar más docto en esta materia (5).

(3) Del prólogo que Julio F. Guillén redactó para la reedición que la Subsecretaría de la Marina Mercante hizo de un folleto que los armadores del *Real Fernando* publicaron en el mismo año de la entrada en servicio de este buque, con un propósito principalmente propagandístico. Se trata, en concreto, de un opúsculo que escribió el Dr. D. M. M. del Mármol—Catedrático en aquel tiempo de física experimental en la Real Universidad de Sevilla—en el que trataba de hacer una descripción de aquel nuevo tipo de barco, con expresa indicación de sus ventajas. Véase Mármol, M. M. del: *Idea de los barcos de vapor*. F. Sales del Castillo. Sanlúcar, 1817.

(4) *Vapor*, «Enciclopedia General del Mar», tercera edición, 1982. Artículo firmado por José María Martínez-Hidalgo, director que fue del Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona desde 1958 hasta el 1 de enero de 1984.

(5) Robert Roglá, Juan B.: «La era del vapor: Algunos apuntes sobre la evolución del buque a lo largo del siglo XIX». «Ingeniería Naval», número 645. Marzo, 1989, pág. 149.

Como vemos, hay disparidad en lo que respecta a las fechas y es obvio que, aunque algunas de ellas podría ser la correcta, eso excluiría a las restantes.

Historia documentada de la visita a Cádiz del primer vapor español.

Del análisis de las fuentes documentales halladas en la Biblioteca de Temas Gaditanos y en la Biblioteca Pública Provincial de Cádiz, y que se relaciona a continuación, nos vamos a servir para demostrar que la entrada del barco en el puerto de Cádiz, se registra exactamente el día 8 de julio de 1817 y la salida del mismo, con destino a Sevilla, al día siguiente (6), tal como se puede comprobar en la copia manuscrita que diariamente el Vigía remitía a las autoridades de Cádiz (Apéndice A).

Ya con este solo documento, quedan establecidas de forma irrefutable las fechas exactas de la entrada y salida del *Real Fernando* en el puerto de Cádiz.

No obstante, también hemos localizado la reseña de tal visita en un diario de la época que nos ha servido para corroborar la exactitud de las fechas en cuestión (7).

Asimismo, a la vista de estos artículos podremos hacernos cargo del impacto que causaba en la población aquel nuevo invento. El *Diario Mercantil de Cádiz* reseñaba el acontecimiento como sigue:

Cádiz 9. = El barco de vapor El Real Fernando (a) El Betis, ha estado expuesto todo el día á la curiosidad de un numeroso concurso que de esta Plaza se ha trasladado á su bordo.

Habiendo salido de Sevilla en la madrugada del día 8, no ha podido menos de invertir diez y siete horas en su viage, no tanto por la contramarea y detención que en Sanlúcar ha sufrido, cuanto por habersele cercenado mucha parte de su salida con la idea de hacer las experiencias y observaciones que son necesarias.

En este número se darán los pormenores relativos á este barco (8):

Esta es, pues, la historia documentada sobre la visita a Cádiz del primer barco de esta especie que se construyó en España.

(6) Exactamente, el Vigía divisa el barco a las tres y media de la tarde a la altura de Sanlúcar y, al ponerse el sol, registra su entrada en el puerto de Cádiz. La salida queda reflejada en la segunda anotación del día 10 de julio, pero haciendo referencia a la noche anterior.

(7) «*Diario Mercantil de Cádiz*», tomo II, 8 y 10 de julio de 1817.

(8) «*Diario Mercantil de Cádiz*», jueves 10 de julio de 1817, número 313. En esta misma publicación, con fecha 4 de julio de 1817 (número 307), se anuncia que el barco de vapor «...empezará sus viages muy pronto». Asimismo, en fecha 23 de julio del mismo año (número 326) se dan algunos pormenores del citado barco.

APÉNDICE A: DOCUMENTOS



7

Jesus María y
José.

Copia de los partes
que diariamente se
remiten á los Gefes
de Marina y Cádiz.

Para los Años de
1816 y 1817.

4/ Mar. 12. Encerraron de mielta no permite ve
si ocurre no. al mar. = 7^{to} M. bon. =

5/ Mar 3^o Por las Encerradas de Santa
ca se descubren el barco de Vapor.

6/ Mar. 4. Dando el O. al O. se hallan una
fragata, un berg. una bombardas y dos bu
ques de cura.

7/ Apron. el Sol. Han ent. el barco el Vapor
de Sevilla, el primero q. se ha encontrado
de esta especie en España y se hizo un
atracamiento. Sevilla, el qual puede ser
de 6^{ta} o 7^{ta} clase, el muelle, y cuatro berg.
menores, el parte de Quilucan, etc.

8/ Mar. al O. un berg. y una bombardas
y al estrecho una frag. y un berg.

9/ Mar. al O. un berg. y tres ingles. q.
puede entrar esta noche.

10/ Mar. ent. un berg. ingles.

11/ O. barruible con arrumaron.

12/ Junio 9. Alaki el Sol. Entra ansate el
berg. ingles d. parte

13/ Vienen el O. un berg. y una goleta
La citada goleta es de p. de America

14/ Ventol. al O. con arrumaron

15/ Abr. 6^o Entra la goleta el America y hacen
p. este Puerto. Remoran dando el O. al O.
el berg. de 7^{ta} parte ~~un berg. y una goleta~~
se descubren etc. y una frag. de Sevilla.

3/11 Mas 12. Han entrado cuatro embarcaciones menores de porción en
 Lucar, una Galea de America y un Berg. un Quechua. Esp. y una
 frag. Sueca del O. * Edictado a bordo corsario es el ~~Voluntario~~
 710 el Cadiz

Queda al O. haciendo p. este Puerto un Berg. y se tiene
 n. uno de los Esp. Corsarios Voluntarios. No frag. clara

4/11 Mas 12. Han salido un berg. y un
 quechemarin españoles.
 Los comb. entrados hoy son los dados en
 el parte anterior.
 Queda al O. en buelta Capucina el berg.
 corsario español Voluntario el Cadiz
 del género.
 No frag. clara.

1/ Julio 10. Al salir el Sol se halla al O. el
 berg. Corsario español Voluntario. Se ve a
 distante otro berg. = N. de N. bonanc. Claro *
 Estio anoche el barco el Vapor y se halla p.
 la anclada de Puzos.

2/ Mas 12. Han entrado cuatro embarcaciones menores Esp. de por-
 niente y Sanlucar.
 Se halla a la banda del O. el Berg. Corsario Esp. Voluntario
 de Cadiz del género.

Para al Estrecho el Berg. de Cadiz p. = No frag. clara.

3/11 Mas 12. Han salido una Galea y dos Queche-
 marines Esp.

Han entrado los menores de las 12.

Queda al O. en Bengarrin Corsario Esp. Voluntario de
 Cadiz del género de Cadiz p.

Entrará esta noche un Quechem. Esp. de Sanlucar.