

EL VAPOR DE RUEDAS *REINA GOBERNADORA* (*)

Alejandro ANCA ALAMILLO
Círculo Naval Español

La incorporación de los primeros vapores a la Armada española merecería un estudio mucho más profundo y riguroso del que, lamentablemente, puedo ofrecer al lector en este modesto artículo. Éste se limita a tratar de manera monográfica sobre el primer vapor de ruedas que llevó el nombre de *Reina Gobernadora* pues, como para todos los estudiosos de nuestra Marina es conocido, en sustitución de éste se fletó un segundo buque que llevó idéntica denominación. Aprovecho la ocasión que me brinda la REVISTA, para invitar a plumas más autorizadas que la mía a realizar un trabajo más extenso sobre tan apasionante cuestión.

El contexto histórico

Tras la muerte de Fernando VII, en septiembre de 1833, y después de una discutida sucesión, accede al trono su hija, que por aquel entonces no pasaba de ser una cría de tres años de edad, debiendo imponerse la regencia de su madre, cuarta esposa del desaparecido monarca, hasta que la futura reina cumpliera los dieciocho años (1). Así, a partir de aquel año, María Cristina de Borbón pasó a dirigir el país bajo el título de «Reina Gobernadora».

La pugna sucesoria entre el hermano del fallecido monarca, Don Carlos María Isidro, y la hija de aquél, degeneró en un conflicto entre los originalmente denominados «carolinos» y «cristinos», que se dio a conocer con el nombre de «primera guerra carlista», cuyas hostilidades comenzaron en los primeros días del mes de octubre.

En el ámbito internacional el conflicto español se veía como un calco del que padecía nuestro vecino Portugal, ya que en él se enfrentaban a dos corrientes políticas europeas opuestas entre sí: por un lado, las naciones que defendían el poder constitucional o liberal; por otro, los conservadores e inmovilistas, fieles al Antiguo Régimen.

Así, mientras que Gran Bretaña y Francia apoyaban a María de la Gloria y a Isabel II, Austria, Rusia y Prusia defendían los intereses del Pretendiente. De esta manera nace el tratado conocido como de la Cuádruple Alianza, que se rubricó en Londres el 22 de abril de 1834, por el cual Francia, Gran Bretaña, España y Portugal unirían sus fuerzas para imponer su ideal social y político.

(*) Es el primero de los dos que hubo de este nombre.

(1) Si bien hay que recordar que, debido a la calamitosa situación política del país, las Cortes le concedieron la mayoría de edad mucho antes, a los trece años.

Mención aparte merece la importante ayuda que el gobierno británico facilitó a nuestro país, que sin duda fue determinante para que el desarrollo de la guerra favoreciese a los cristinos. Aunque dicha intervención no supusiera formalmente para el ejecutivo de Londres su entrada en la contienda, baste como ejemplo recordar la famosa «British Legion», integrada por 10.000 voluntarios que desembarcaron en el verano de 1835 en San Sebastián y que permanecieron en nuestro país durante dos largos años. Pero, antes de entrar a fondo en la incorporación a la Armada y en el historial del vapor *Reina Gobernadora*, objeto real de nuestro breve estudio, hagamos un somero examen retrospectivo de las circunstancias que atravesaba la Armada.

Antecedentes y situación de la Armada española

El estado en el que se encontraba nuestra Marina en el primer tercio del siglo XIX era deplorable, debido a la suma de una serie de factores que merece la pena explicar.

Uno de ellos fue sin duda el resultado del combate de Trafalgar, no tanto por el hecho de que lo mejor de nuestra Flota fue destruido, pues esta pérdida se compensaría después con el apresamiento de la escuadra francesa de Rosilly, sino más bien por el efecto desmoralizador que produjo la derrota. Tampoco podemos olvidar que hacía relativamente poco había acabado la guerra de la Independencia, por lo que los recursos económicos del país eran muy escasos, y la construcción naval, como es lógico, estaba paralizada.

Dos factores más, no menos importantes, completaban este cuadro desolador; el primero era la necesidad imperiosa de dar de baja un gran número de buques que no se podían reparar en nuestros arsenales por la incapacidad operativa de aquéllos, y el segundo venía determinado por la situación internacional, ya que la insurrección de las provincias americanas daba como resultado que fuera preciso el envío de tropas para sofocar la emancipación. Era por tanto urgente la restauración de nuestra Marina en el plazo más breve posible.

Todo esto, unido a la errónea línea política de Fernando VII, que prefirió la importación al fomento, determinó que la decadencia de los astilleros nacionales fuera casi total. España, sencillamente, dejó de construir barcos.

Así, en 1817 adquirimos una escuadra compuesta por cinco navíos y tres fragatas de guerra (2) a Rusia por 68 millones de reales y que pasó a ser conocida para la historia como «el timo de los barcos rusos», aunque tras haber estudiado con profundidad los detalles de aquella operación (3), el supuesto «timo» no lo fue tanto.

(2) Aunque al final el zar Alejandro, para acallar las críticas, regaló al monarca hispano tres fragatas más.

(3) ANCA ALAMILLO, Alejandro: «Los barcos comprados en 1817 a Rusia». *Historia* 16, núm. 316.

Además de esta compra, también se adquirieron en Burdeos algunas fragatas que tampoco dieron el resultado apetecido, por lo que el error de conseguir una flota en poco tiempo a golpe de «talonario» produjo un efecto opuesto al deseado por el monarca.

Esta desacertada política tiene su fiel reflejo en los Estados Generales de la Armada de la década de los años treinta, en especial el que corresponde al año de 1838, según el cual las únicas fuerzas a flote que tenía en servicio nuestra Marina se limitaban a un viejo navío de vela y a un número ridículo de fragatas y goletas.

La necesidad de vapores de la Armada española

Hay que subrayar que sin ninguna duda la llegada de los primeros vapores a España estuvo directamente condicionada por el estallido de la primera guerra carlista, algo de lo que el buque protagonista de nuestro trabajo es un claro ejemplo, pues a pesar del efímero servicio que prestó —tan sólo fue fletado por un año (1834-1835)—, se pretendía cumplir la ambiciosa misión de bloquear de manera efectiva la costa vasca (4), dominada por las tropas del



El *Reina Gobernadora* tras su profunda transformación en 1840, cuando ya pertenecía a la compañía Peninsular & Oriental con el nombre de *Royal Tar*.

(4) El Gobierno decretó oficialmente el bloqueo de la costa cantábrica en el mes de septiembre de 1834.

pretendiente Don Carlos, desde donde su ejército recibía por vía marítima todo tipo de ayuda de sus adeptos residentes en la vecina Francia, con lo que reforzaban día a día su resistencia frente a las tropas gubernamentales.

Fue tras la compra del primer vapor para la Armada española, el denominado *Royal William*, luego rebautizado con el nombre de *Isabel II*, cuando se fletó el vapor inglés *Royal Tar* (5), denominación que traducida literalmente significa «marinero real», cariñoso apelativo con el que se conoció a William IV, que ostentó la corona británica entre los años 1830-1837, pues antes de que fuera Rey sirvió durante largos años en la Royal Navy, donde ingresó a una temprana edad, teniendo la oportunidad de participar, entre otras muchas acciones y bajo las órdenes del almirante Rodney, en la batalla del cabo de San Vicente, en 1780, desarrollando con el pasar de los años una magnífica carrera militar que le llevó en 1799 a ser nombrado almirante.

Llegado el vapor a España, se le cambió el nombre por el de *Reina Gobernadora*, mucho más adecuado para un buque español.

La idea era conseguir que al menos otro buque de igual clase, es decir de propulsión mecánica, se encontrara de manera permanente vigilando las costas enemigas durante las previsibles ausencias del *Isabel II*, bien por averías, bien por estar siendo objeto de las labores necesarias para su mantenimiento.

La operación

A instancias del Gobierno, el embajador español en Londres, el marqués de Miraflores, dio instrucciones al encargado de Negocios en la ciudad del Támesis (6), don Ignacio Jabat, para que se pusiera a trabajar con ahínco en la búsqueda de un vapor para el servicio de nuestras costas. Jabat intentó fletar inicialmente un vapor de ruedas denominado *City of Edinburg*; pero, dado que sus dueños no daban ninguna facilidad y el propio Jabat comprobó que se encontraba en muy mal estado, se fijó la atención en el *Royal Tar*, que le pareció de «muy buenas propiedades y muy superior al *Royal William* [luego *Isabel II*]».

(5) En las páginas de esta misma REVISTA, muchos historiadores equivocan la denominación original del buque confundiéndola con la de *Royal Zar* o incluso con la de *Royal Star*. Este error tiene una fácil explicación: tras la lectura completa de los manuscritos del tercer ministerio de Vázquez Figueroa, se llega a la conclusión de que cuando nuestro marino escribía la letra *t* mayúscula la travestía de un adorno que hace que al lector pueda parecerle una *z* o una *s*.

(6) El prestigioso historiador naval F. Fernando de Bordejé y Morencos, en su voluminosa obra de dos tomos *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*, señala equivocadamente que «el acontecimiento crucial de esa época fue el encargo hecho en 1834 por el ministro de Hacienda Mendizábal al embajador en Londres (...) para la compra y alquiler de algunos vapores de rueda (...) barcos que recibieron los nombres de *Isabel II*, *Reina Gobernadora* y *Mazzepe*».

Hay que recordar que Mendizábal no fue nombrado ministro hasta el año siguiente, cuando entró a formar parte del gobierno que al frente de don José Queipo de Llano, conde de Toreno, entró en funciones algunos meses después, concretamente el día 8 de junio de 1835. Mendizábal pasó a ostentar la cartera de Hacienda el día 13 de junio siguiente, según consta en las fuentes consultadas en la propia sede del Ministerio.

Pero el precio de flete era excesivo, por lo que pidió consejo a su ministro, que le animó a cerrar la operación comparando el caso del contrato del *Royal William* que, aunque excesivo, era necesario por «preferir la importancia del servicio al gasto que resulta», dándole carta libre para arrendarlo; pero había un «pequeño» problema: el dinero. No existían fondos en nuestra delegación inglesa para cerrar la operación. Pero don Juan Álvarez de Mendizábal (7), por aquel entonces afamado financiero y hacendista establecido en Londres, se ofreció a adelantar las 9.700 libras necesarias para el pago del flete, la habilitación y seguro del buque. Mendizábal, aunque también juzgaba onerosas las condiciones de la contrata, aseguraba que eran más ventajosas que las exigidas en otros fletamentos que con anterioridad había realizado el gobierno portugués.

Finalmente el contrato de arrendamiento (8) se firmó en la capital londinense el 18 de noviembre de 1834.

Las condiciones eran las siguientes:

1. El barco sería fletado por un período inicial de tres meses, término que empezaría a contar desde el día 17 de noviembre.
2. Se debía entregar habilitado y en disposición de embarcar artillería.
3. Los gastos de velamen y aparejo correrían por cuenta de la compañía arrendadora.
4. Cumplido el plazo fijado de flete, se devolvería el buque del mismo modo y en idéntico estado que cuando se recibió, salvo los deterioros ordinarios producidos por la navegación.
5. El buque debía asegurarse en alguna de las compañías de Londres por un valor de 25.000 libras.
6. El precio diario del flete se fijaba en 72 libras, pagaderas por meses y al contado.
7. Si el barco tuviera que estar forzosamente sin prestar servicio durante más de cuarenta y ocho horas por averías en sus calderas, dicho flete se reduciría a 31 libras diarias.
8. Los dueños del barco no se hacían responsables de las decisiones de su capitán y tripulación.

(7) Masón del rito escocés, sentía un odio visceral por el clero. Había nacido en Cádiz en 1790, quedando para la historia como el ejecutor de la desarmotización eclesiástica o de los bienes denominados de «mano muerta». Esta expropiación de los bienes de la Iglesia con el fin de repartir la riqueza y aumentar la productividad del país creando una nueva clase social de pequeños propietarios quedó sólo en eso, en buenas intenciones, pues sólo fueron capaces de pagar aquellos terrenos los pequeños caciques, los únicos que disponían de dinero suficiente para adquirir aquellas tierras. Otra medida que adoptó fue la denominada «paga en metálico», por la cual cualquiera que aportara al Tesoro 4.000 reales se libraba de servir al Ejército, medida que cosechó grandes críticas, aduciéndose que la guerra se hacía «con la sangre de los pobres y el dinero de los ricos». A pesar de todo consiguió su objetivo de aportar a las arcas públicas los capitales necesarios para dar un nuevo impulso vital a la nación.

(8) Ver texto íntegro del mismo en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 35, Madrid, 1991, pp. 81 y ss.

Al día siguiente de firmarse el contrato, Mr. Frederick Henry (9) fue nombrado, con el grado de brigadier, comandante en jefe de los barcos de vapor *Isabel II* y *Reina Gobernadora*.

Si bien el gobierno español reconocía que la cantidad a satisfacer era abusiva, argumentaba que la necesidad del barco era tal que hacía imprescindible su compra hasta el punto de afirmar que «la custodia de la costa de Vizcaya, de la cual puede hasta depender el trono de la Reina, y la imposibilidad de conseguir otro vapor de más equidad obliga a la aprobación y aun a dar las gracias al encargado de Negocios».

Tanta era la necesidad de nuestra Armada de esta clase de buques que, llegada la noticia al gobierno de que en el puerto de Barcelona se encontraba un vapor denominado *Balear*, se urgió al comandante del tercio naval de Barcelona para que emprendiese las negociaciones con su propietario, don José Reinado, para su inmediata compra, la cual no nos consta que fuera finalmente realizada.

Por añadidura, se había corrido el rumor de que los partidarios del Pretendiente habían adquirido algunos vapores en Gran Bretaña y Holanda. Como ahora veremos, los temores del gobierno de S.M.C. eran más que fundados.

Buena prueba es la carta, fechada el día 27 de agosto de 1834, donde el ministro Figueroa informa al comandante de las Fuerzas Navales de Cantabria sobre los buques sospechosos que podrían facilitar ayuda a los carlistas, gracias a la información aportada por un comandante de guerra francés.

En el documento adjunto a la misiva aparecen las instrucciones que se debían seguir frente a los buques enemigos:

- 1.º Lo más pronto posible, quedarse a la capa delante de Pasajes.
- 2.º La bandera de Hamburgo debía izarse en lo alto del palo mayor y, encima, la tricolor de Francia
- 3.º El buque se revistará desde tierra y se le darán las instrucciones necesarias.

Termina el manuscrito con la descripción de tres buques sospechosos de abastecer inminentemente a los carlistas. El primero al que se hace referencia llevaba el nombre de *Reino Unido*, del cual se informaba que había sido armado en Inglaterra y municionado en el puerto de La Haya; después se alude al denominado *Samuel Cunard*, del que se señala, para facilitar su identificación, que iba pintado de amarillo por los costados con fajas negras y cuatro lanchas pescadoras. Por último, se hacía mención de un último vapor, el *Concord*, que se creía había adquirido Don Miguel (10) para la causa rebelde.

(9) Al estudiar la documentación original, hemos constatado la «manía» decimonónica de traducir los nombres foráneos al español, apareciendo en la mayoría de ellos citado como «Federico Henry».

(10) Miguel de Braganza y Borbón (1802-1866), hijo de Juan VI de Portugal y de Carlota Joaquina. En un conflicto muy similar al español, luchó contra su sobrina D.^a María de la Gloria por los derechos al trono portugués, resultando una guerra civil que duró hasta el año 1834, tras la cual se vio obligado a expatriarse. Encontró la ayuda y comprensión de su cuñado y sobrino Don Carlos, que recordemos que desde algún tiempo antes se encontraba

El buque

El *Royal Tar* era un vapor de ruedas que fue construido por los astilleros de John Duffus en Aberdeen (Escocia) en 1832 por encargo del armador Richard Bourne.

Recién entregado, tenía 46,93 metros de eslora, 8,41 de manga y 1,98 de calado, desplazando 307 toneladas. De una sola chimenea, con dos palos y casco de madera, la potencia de sus dos máquinas cilíndricas llegaba a los 260 caballos y su velocidad máxima alcanzaba los 8 nudos.

Pertenecía a la compañía denominada «Steam Packet Company of London», cuyos armadores eran Willcox & Anderson.

El 1 de junio de 1834 estuvo al servicio del gobierno portugués durante la guerra civil en este país, durante la que realizó dos viajes desde Londres y Falmouth con destino a Lisboa.

Una vez consumado el flete el 20 de noviembre, se comunica la habilitación del buque en Inglaterra, recibiendo su artillería, seis cañones de a 18, y demás armamento proporcionado por el gobierno británico, disponiéndose que la dotación —161 hombres— del *Isabel II* pasara a embarcarse en el *Royal Tar*.

Su entrada en servicio

Al mando del propio Henry, el *Reina Gobernadora* arribó a Santoña a las cuatro de la tarde del día 29 de aquel mismo mes de noviembre.

El buque, que ya contaba con un dilatado historial bélico, pues como indicábamos había participado en la guerra civil de Portugal, llegó al parecer en unas condiciones lamentables. Pese a ello, se le ordenó que patrullara la costa entre San Sebastián y Bayona.

A fin de reconocerle los fondos y terminar con su habilitación, se dispuso que fuera a Ferrol, adonde arribó el 4 de diciembre; allí embarcó las siguientes armas y pertrechos:

- 15 gamellas o tinas con sus asas de hierro
- 6 ruedas de repuesto para sus cañones
- 300 balas de a 18
- 300 cartuchos de cañón de a 18 de franela con 6 libras de pólvora cada uno
- 12 agujas para cañón
- 6 barrenas para cañón
- 1 juego de medidas para pólvora
- 1 repuesto de herramienta de armería
- 1 barril de cal
- 18 espeques

residiendo en Portugal por orden de su hermano y Rey, Fernando VII, en un destierro encubierto por negarse a reconocer a Isabel como Princesa de Asturias.

- 2 portaastas
- 1 palanca de hierro
- 12 escobillones para blanquear
- 1 bandera nacional
- 1 gallardete nacional

El día 7 zarpó del puerto ferrolano con cinco oficiales (11) y 50 artilleros a bordo para incorporarse sin más demora a las Fuerzas Navales del Cantábrico.

Su misión de bloqueo la desempeñaría principalmente en Motrico, el puerto de Pasajes y la playa de Fuenterrabía, enclaves todos ellos dominados por las fuerzas carlistas.

El 9 de diciembre de 1834, a las once de la mañana, llega a Santander, y al día siguiente se le suministran 40 pipas de agua y 3.000 quintales de carbón piedra.

El 13 de diciembre fondeó en La Concha, en San Sebastián, donde desembarcó 120 cajones de fusiles (12) que traía de Santander, para zarpar al día siguiente, 14, a fin de continuar su crucero.

Haciendo un breve paréntesis en la exposición del historial del buque, recordemos una circunstancia que, en su momento, produjo un gran malestar entre la oficialidad de la Armada: el hecho de que casi toda la dotación de los nuevos buques de propulsión mecánica era inglesa.

Esta inquietud tuvo su reflejo en el informe que el mismísimo comandante en jefe de las fuerzas de bloqueo remitió al Gobierno, donde indicaba que si bien no tenía ninguna queja del brigadier Henry, cuyo comportamiento era leal e irreprochable, así como tampoco de la dotación del vapor, que se hallaba en el mejor estado de disciplina, señalaba sin embargo que, si dichos buques se iban a incorporar a sus fuerzas, como españoles que eran debían ser mandados por oficiales de la Armada, pues ésta contaba «oportunamente con individuos muy capaces para desempeñarlos», ya que el mando de un barco de vapor requería menos conocimientos que el de uno de vela; en cuanto al comandante de un vapor, no tenía más voces de mando respecto a la máquina que las necesarias para hacer parar o andar más o menos quedando lo demás al cuidado del maquinista; «el bien nacional y el honor del servicio exigen que no se empleen en ellos extranjeros».

Este problema no fue fácil de resolver, al no existir personal cualificado en nuestro país, teniendo la Armada durante muchos años la necesidad de embarcar en sus buques técnicos civiles extranjeros, en su mayoría de nacionalidad británica, los cuales estaban más preocupados de proteger la garantía de la máquina por su empresa constructora que en obedecer a su comandante.

Retomando la historia de nuestro vapor, no se tardó mucho tiempo en comprobar que no era el buque apropiado para el teatro de operaciones al que había sido destinado, pues su ingente porte y excesivo calado le impedían

(11) Los alféreces de navío don Ramón Acha, don Ramón Piñero, don Patricio Montojo, don Pedro González y el guardiamarina apellidado Urreiztieta.

(12) Que fueron entregados en el arsenal de artillería de la ciudad, improvisado para la campaña.

ejercer una vigilancia eficaz en las calas situadas al oeste de Fuenterrabía, donde los carlistas continuaban proveyéndose de toda clase de armas procedentes de Francia.

Así, su comandante, el brigadier Henry, en un informe fechado el 29 de diciembre, cuando no se había cumplido siquiera la mitad del tiempo de su flete, advertía de los enormes gastos que causaba el buque, de su desmesurado consumo y del ambiente insano e incómodo del mismo, transmitiendo a los mandos españoles la certeza de que en Gran Bretaña se podrían fletar barcos más apropiados a un precio más razonable. Sus defectos pronto quedaron en evidencia al varar el 4 de enero de 1834 en Santoña.

El *Reina Gobernadora* había zarpado a las nueve de la mañana del puerto de Santander en demanda del de Santoña, en el que embocó dos horas y media después, a las once y media, con bajamar.

El práctico aseguró ante un escéptico Henry que no había peligro alguno en que el buque entrara en puerto, cosa que no fue cierta, pues a poco de iniciar la maniobra se quedó varado en un bajo donde sólo había 12 pies de agua (el buque calaba 14 largos a plena carga). La nave quedó en una situación muy comprometida, pues se encontraba atravesada recibiendo de costado «las mares gruesas del noroeste».

Ante la delicada situación, se procedió con urgencia a realizar los trabajos oportunos para reflotarlo, cosa que no se consiguió, a costa de grandes esfuerzos y en un alarde de pericia, hasta tres horas más tarde.

Huelga señalar que el práctico del puerto quedó desde ese mismo momento suspendido de sus funciones, siendo considerado único responsable del accidente, y que posteriormente se ordenó su procesamiento por su manifiesta negligencia.

Aunque el barco no sufrió ningún daño de consideración, este suceso terminó por convencer al mando español de la conveniencia de rescindir en el plazo más breve de tiempo el contrato y fletar en su lugar un nuevo buque más pequeño.

Mientras tanto, y debido a la escasez de fuerzas a flote, se ponía de nuevo en cuestión la eficacia del bloqueo que, en vez de ejercerse de manera férrea, era en realidad un auténtico coladero, como así se demuestra tras leer una comunicación del comandante de la fragata *Perla*, fechada el 13 de enero, que informaba del desembarco impune de armas para los facciosos que se verificaba entre el cabo Higuer y Punta Turrulla.

El día 21 de enero el *Reina Gobernadora* zarpa de San Sebastián con pertrechos de guerra y 80 hombres de tropa en auxilio de Lequeitio, cuyo fuerte había volado de resultas de un rayo que en la noche del día 20 incendió el depósito de pólvoras, muriendo 45 soldados de su guarnición, resultando 10 con heridas graves.

Por aquellas fechas, a finales de enero, se le previene al brigadier Henry que vigile el estado de las calderas del barco. En el subsiguiente informe, Henry notificaba la urgente reparación de dichas calderas añadiendo que, si las mismas no se podían reparar en Santander, se enviara el vapor a Ferrol. Insistía además en que el buque no era apropiado para hacer el servicio y recomendada encarecidamente la compra de otro vapor más pequeño.

Hay que recordar que la propulsión mecánica, en los primeros años de su general implantación, dejando aparte sus indudables ventajas, también planteó algunos inconvenientes, pues aquellas primeras y rudimentarias máquinas trabajaban a muy baja presión y con gran consumo, por no mencionar el gran espacio que ocupaban y que en las calderas, además, se utilizaba agua de mar para generar el vapor, por lo que éstas tenían una vida muy limitada (13).

El apresamiento de la *Isabella Anna*

Pero quizá el hecho de armas más importante protagonizado por el buque aconteció el día 3 de febrero, cuando entró en el puerto de Santander conduciendo a la goleta inglesa denominada *Isabella Anna*, a la que había apresado cuando llevaba como pasajeros a destacados carlistas.

Luego de hacer entrega de los 27 prisioneros a la autoridad militar de la plaza, se intentó acabar con sus vidas sin las formalidades de un juicio que conllevaba la instrucción de su correspondiente causa, dentro de la dinámica de crueldad en la que estaba degenerando el conflicto. No obstante, gracias a la intervención de la diplomacia británica, se consiguió evitar una masacre, pues la opinión pública inglesa ejerció presión para no consentir un final tan dramático de unos individuos que navegaban bajo la protección de su bandera. Esto, unido a la fama que teníamos en la época de emplear a fondo la violencia contra los enemigos, determinó la fortuna de su suerte, pues fueron finalmente conducidos a Puerto Rico, donde, según las fuentes consultadas, acabaron siendo encarcelados (14).

Mientras todo esto ocurría, el brigadier Henry zarpaba al día siguiente de haber verificado dicho apresamiento con destino a San Sebastián, transportando 7.500 raciones de víveres para las fuerzas sutiles surtas en aquel puerto, adonde llegaron sin mayor novedad el día 6, siendo del todo ajeno a la polémica que como veremos también suscitó su actuación.

Tras estudiar con meticulosidad la exigua documentación referente a los detalles del apresamiento de la *Isabella Anna*, se da mucha importancia al rumor que corrió entre la opinión pública de la época de que uno de los prisioneros, al parecer un adolescente (15), consiguió escapar gracias a la protección de un lord inglés. Éste, encontrándose al mando de las fuerzas de su país destacadas en la zona, embarcó en el *Reina Gobernadora* antes de que lo hiciera la autoridad española, llevando a aquel individuo a salvo a bordo de

(13) ANCA ALAMILLO, Alejandro: «Los primeros buques de propulsión mecánica de la Armada española», *Historia 16*, de próxima aparición en febrero de 2003.

(14) GALLARDO, Alexander: *Great Britain and the First Carlist War*. Norwood Editions, 1978, pp. 105-106.

(15) Llamó mucho la atención entre el público que presenció el desembarco de los prisioneros un chaval de nombre José González, al que se describe en los informes como «de figura bastante agraciada», lo que hizo volar la imaginación de las gentes sobre su identidad y relevancia, fomentando luego los falsos rumores de su huida.

una fragata inglesa, justo después de que al resto de los prisioneros los tomara bajo su custodia la Comisión de Sanidad.

Ante la gravedad del supuesto suceso, se conmina al brigadier inglés a su regreso inmediato para que, como comandante del buque apresador, explique lo sucedido, mientras el ministro de Marina, Figueroa, transmite al comandante de las Fuerzas Navales de Cantabria el deseo de la Soberana de que se investigue a fondo la cuestión.

En una carta de 24 de febrero de 1835, el comandante de Marina de Santander pregunta al gobernador civil sobre el particular, respondiendo éste el mismo día confirmando el dato de que se hicieron un total de 27 prisioneros de su pasaje, dejando al margen a los miembros de su dotación, y que a pesar del que el comandante del *Reina Gobernadora* al que cita como «comodoro Henry», contó uno más, 28, no se escapó ninguno, llegando a la conclusión de que el citado brigadier se equivocó al contarlos.

El 4 de febrero, y a instancias del comandante de Marina de Santander, Sr. Ibáñez de Corbera, se abrió una causa para esclarecer los hechos. Desde el 28 de febrero hasta el 9 de marzo se tomó declaración a distintos miembros de la dotación de la *Isabella Anna*, al paso que el brigadier Henry facilitaba la documentación tomada en la captura.

El citado comandante de Marina de la ciudad santanderina expuso sobre el particular, en una carta fechada el 26 de febrero, lo siguiente:

«A primeras diligencias se notó que no se habían observado en el acto del apresamiento las solemnidades prevenidas en la ordenanza vigente del Corso, y por cierto que a ser un español el Brigadier Henry, y de tener conocimiento de nuestras leyes, habría incurrido en la pena pecuniaria allí prevenida».

Según asegura el documento, el brigadier Henry no selló las escotillas y no formalizó convenientemente el recibo y entrega de papelés, por lo que se deduce que tuvo «poca escrupulosidad también al contar los presos».

Después de tomar declaración a varios miembros de su dotación, que como es lógico incurrieron en algunas contradicciones de escasa relevancia, se dio por finalizada la instrucción mediante un auto que disponía lo siguiente:

«Evacuado el encargo hecho al Juzgado por el Sr. Comandante en Jefe de las Fuerzas, remítansele estas diligencias para lo más que le importen. Lo mandó y acordó así el Tribunal de Justicia de Guerra de Marina de esta provincia en Santander a nueve de marzo de mil ochocientos treinta y cinco».

Sus últimos meses de servicio

Expuestos todos los contenciosos derivados del apresamiento de la goleta inglesa, retomamos nuestro relato del historial de nuestro primer *Reina*

Gobernadora con una nueva carta, fechada el 19 de febrero de 1835, donde el ministro de Marina participa al comandante de las Fuerzas Navales del Cantábrico la próxima llegada del vapor *Isabel II* y de otro más pequeño, adquiridos por la Armada para que «se proceda al despido del *Reina Gobernadora* que por todas circunstancias no es conveniente conservar».

El 23 de febrero por la noche el buque fondea en Santander con la necesidad de embarcar carbón, del que carecía el puerto. Esto hizo proponer al comandante general de las provincias vascongadas que se estableciera en San Sebastián un depósito de combustible para surtir al *Reina Gobernadora*.

Mientras tanto, y aunque pueda parecer sorprendente por el mucho tiempo transcurrido, por aquellas fechas ni al señor Mendizábal se le había todavía restituido la cantidad que adelantó para su compra, ni tampoco se había abonado en su totalidad el *Isabel II*.

La situación, de todo punto intolerable, hizo disponer, por real orden del secretario del Despacho de Marina fechada el 2 de marzo de 1835, el pago en dos plazos de la cantidad a satisfacer —21.860 libras—, de las que 9.700 se entregarían a finales de marzo, y las 12.160 restantes a últimos de abril, quedando así «reembolsado Mendizábal de sus adelantos, que por el desinterés con que se ha prestado a hacerlos han merecido el particular aprecio de S.M.»

Por fin, el ministro de Estado traslada en fecha de 2 de marzo de 1835 lo que le dice el de Hacienda sobre estar dadas las oportunas disposiciones para que se reembolsen a don Juan Álvarez Mendizábal las 9.700 libras esterlinas que adelantó por el *Royal Tar*; así como el poner a disposición del ministro de S.M. en Londres las 12.160 libras en que está ajustado el *Isabel II*. Se recalca nuevamente en esta gestión el hecho de que Mendizábal «generosa y francamente se ofreció a adelantar para pago de fletes y seguro del vapor *Royal Tar*».

Volviendo al historial del buque, el 19 de marzo zarpa de Santander a continuar con su crucero, pues el día anterior había aguantado un temporal que le produjo algunas averías.

El 29 de marzo entra en Santander por la tarde. A su llegada, el brigadier Henry protestó por la calidad de los víveres suministrados a sus hombres, recordando que su gente estaba contratada a condición de disfrutar de géneros de igual calidad a los de la Marina británica, resolviéndose la cuestión y haciéndose cargo de los víveres el asentista M. Douglas, que correría a partir de ese momento con el suministro de los vapores; él mismo se encargaría de embarcar el 30 de marzo por la mañana carne fresca para siete días, zarpando a las tres de la tarde de aquel puerto para continuar con su crucero.

Finalmente el 9 de mayo nuestro primer *Reina Gobernadora* zarpaba de Santander con dirección a Inglaterra, donde sería desarmado y entregado a sus propietarios, no sin antes esperar la llegada de su sustituto. Éste, descrito parcamente por Figueroa como «más pequeño», y que tomó de igual manera el nombre de *Reina Gobernadora*, no era otro que el anteriormente citado *City*

of Edinburg, que llegó, al igual que su antecesor, al mismo puerto cantábrico el 5 de mayo de 1835 y del que conocemos solamente, por no haber sido hasta ahora objeto de nuestras investigaciones, algunos datos, como el de su fecha de botadura, que tuvo lugar en 1821, y que se le armó con dos cañones de a 18 y cuatro carronadas de 32, siendo enviado como decíamos en sustitución del primero, permaneciendo tan sólo en servicio por espacio de un año, justo hasta el final de la guerra en el norte, devolviéndose a su armador en 1836.

Como curiosidad es de resaltar que, por un espacio muy breve de tiempo, en nuestra Armada coincidieron dos buques con el mismo nombre de *Reina Gobernadora*, indicando el secretario del Despacho de Estado y de Marina, una vez conocida la salida de nuestro buque en la fecha señalada, que «a partir de ahora podrá designarse con este nombre sin peligro de equivocación».

Por su parte nuestro buque protagonista volvió a ostentar su nombre original de *Royal Tar*, y si damos por buenas las fuentes de los archivos de la compañía P&O (16), regresó el 6 de junio, acompañado por los buques de la Royal Navy *Castor* y *Ringdove*, para ayudar a las fuerzas españolas a romper el asedio de Bilbao; al mes siguiente el 1.º Regimiento de la British Legion desembarcó en San Sebastián. En 1838 el buque fue sometido a una profunda transformación, para luego ser fletado por la Peninsular Steam Navigation. En 1840 fue comprado por la compañía Peninsular & Oriental, que lo utilizó en su línea «Southampton-Peninsular-Gibraltar».

En 1847, y con motivo de la hambruna que asoló Irlanda, se envió el buque con ayuda humanitaria. Ese mismo año fue vendido al gobierno portugués, que lo utilizó como buque de transporte de tropas siendo rebautizado con el nombre de *Infante D. Luiz*, acabando así definitivamente en aquel país su singular vida naval.

Fuentes documentales y bibliografía

Archivos y museos

— Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués (Ciudad Real). Legajos:

- Núm. 1.176/648 Buques-Expediciones
- Núm. 13.822 Buques-Expediciones
- Núm. 1.176/606 Buques-Expediciones
- Núm. 273 Expediciones-Guerras Carlistas
- Núm. 274 Expediciones-Guerras Carlistas

(16) Bordejé, en el tomo I p. 204 de su citada obra, indica, sin embargo, que fue desmantelado en 1835. Desconocemos las fuentes por las cuales dicho autor se ha guiado para asegurar esto y si contrastó su información con la que contienen los archivos de la P&O en la ciudad de Londres.

- Archivo de la Peninsular & Oriental Steam Navigation Company. Londres (documentación facilitada por la señorita Sue Cox, conservadora de dicho archivo).
- Museo Naval. Madrid (documentos relativos al tercer ministerio de Vázquez de Figueroa. Tomo 21, carpeta 53).

Libros y artículos

- *La Familia Real y su Real Armada*. Colegio Heráldico de España y de las Indias, 1994.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: «La Marina liberal en las guerras civiles del siglo XIX». REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 19, Madrid, 1987.
- FERNÁNDEZ GUERRA, Ramón: «La carta de fletamiento del vapor *Royal Zar* al servicio de la Armada española». REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 35, 1991.
- GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: *Méndez Núñez (1824-1869) y la Campaña del Pacífico (1862-1869)*. Xunta de Galicia, 2000.
- HOWARTH, David, y HOWARTH, Stephen: *The Story of P&O*. The Peninsular & Oriental Steam Navigation Company. Londres, 1994.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española*. Aguilar, 1997.
- SALGADO ALBA: *El buque de escolta en la Armada española*. Empresa Nacional Bazán, 1989.
- VEGA Y BLASCO, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán, 1986.
- VV.AA.: *El buque en la Armada española*. Sílex. Madrid, 1999.