

REAL FERNANDO (PRIMER VAPOR ESPAÑOL)

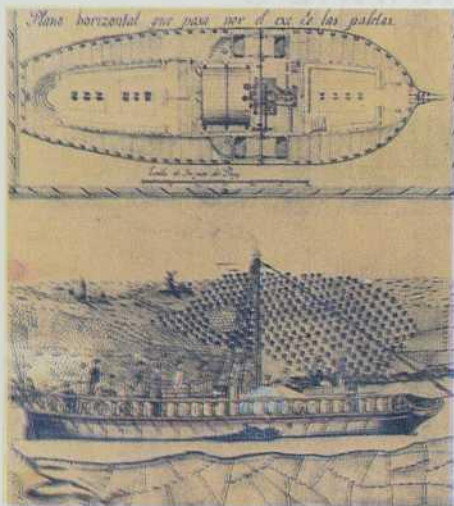
José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ



UÁL ha de ser el objeto de este trabajo. Presentar, representándolo en la actualidad, nuestro primer buque de vapor de ruedas o de paletas. ¿Qué justificación tiene el firmante para decidirse a lo antes avanzado pues, al parecer, la embarcación a evaluar no se descubre como un nombre desconocido para la historiografía tradicional, citándose, por el contrario y permanentemente, en toda clase de publicaciones? El motivo no es otro que la subjetiva percepción del signante de haber encontrado en la mayor parte de los artículos, prólogos, introducciones o reseñas existentes sobre esta nave un cúmulo de siempre idénticas y escasísimas informaciones que, además y a pesar de su manifiesta insuficiencia y precaria simplicidad, colisionan entre ellas, cuando no, en otras exposiciones, se nos avanzan teorías pontificales que no resisten el contraste con la lectura y consulta de las fuentes primigenias que, sin ser multitud, son, cuanto menos, inequívocas.

Tras este pequeño discurso, carente de toda pretensión de sentar cátedra ninguna, el autor intentará allegarse a lo antes afirmado, exponiendo al buque de vapor de ruedas *Real Fernando* y remitiendo a los posibles lectores a las tan magníficas como rigurosas ilustraciones que ornan nuestra monografía.

El vapor de palas *Real Fernando*, así nominado en honor de Su Majestad Católica Fernando VII (El Escorial, 10-X-1784; El Escorial 29-IX-1833), siendo coloquialmente reconocido por las gentes como *El Fernandino* o, también por otros lugareños, como *El Betis*, había sido manufacturado, como de su segundo apodo se desprende, en la ciudad de Sevilla, en el *Astillero de los Remedios*, sito en el barrio de Triana, pretendiéndose al levantarlo sustituir con gran mejora al clásico *barco de la vez* que se encargaba de trasladar pasajeros y carga desde la capitalina Torre del Oro hasta la gaditana localidad de Sanlúcar de Barrameda, cuando el tiempo y las condiciones de marea del río así se lo permitían, refiriéndonos en la siguiente cita el autor del opúsculo favorable a este flamante sistema de propulsión, lo que de inmediato le duplicamos, siendo las próximas las juiciosas reflexiones del doctor Mármol, «Catedrático por S. M. de física experimental en la Real Universidad de Sevilla»:



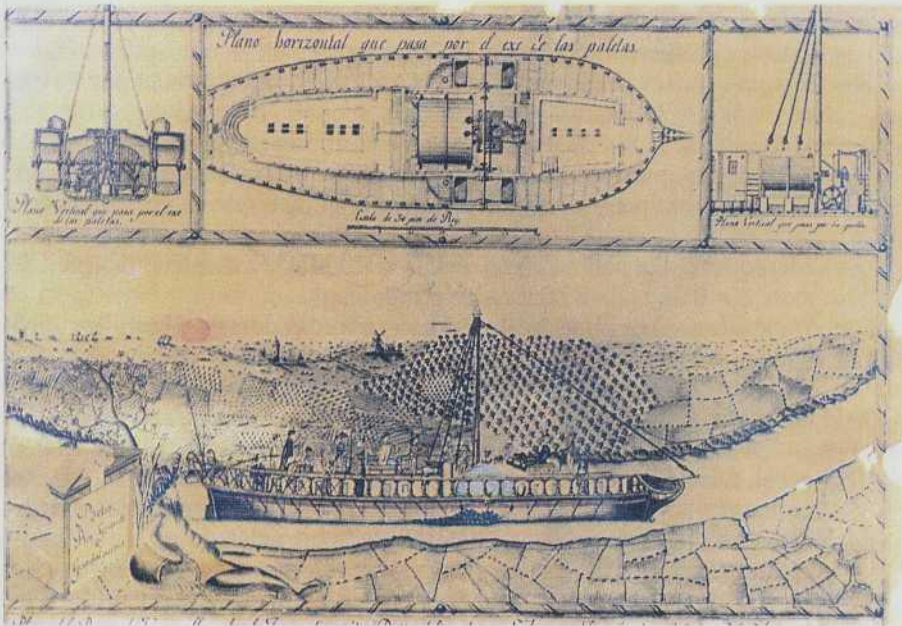
Adviértase en el «Plano horizontal» la entrada popel a las cámaras, la de babor de ingreso a la sala de calderas, y la de babor, asimismo, que comunica con la máquina y, por último, la de estribor, que permite el acceso a la cámara proel.

«¿Quien de nosotros no ha navegado muchas veces el Bétis en los barcos hasta aquí usados? ¿O quien al menos no ha oido referir sus viages á personas allegadas y fidedignas?» «No se opongan viages felices en barcos de vela, pues ¿que es el corto número de ellos comparado con la prontitud constante del nuevo barco? Por un viage de diez ó doce horas, que den en un conjunto favorable de circunstancias, hacen ciento tardos y prolixos. Cuarenta y nueve llevo hechos de Sevilla á Sanlúcar, y solo uno logré de quince horas por un N.E. largo y hecho, que quiso soplar en un día de invierno. Entre los demas los hubo de dos dias, de tres ó algo ménos. Y me cuento por harto feliz en no haber sufrido algunos de ocho y diez dias, como muchos, muchísimos han llevado.» (1).

El vapor *Real Fernando*, propulsándose autónomamente, sin depender de los vientos o de las mareas, liberándose de Eolo y Poseidón, permitiría a sus ocupantes efectuar la navegación regular entre Sevilla y Sanlúcar, empleando en ella un número mínimo de horas, aprovechando para realizar la travesía la noche, zarpando desde su sevillana cabecera a las seis de la madrugada, presuponándose emplease en el trayecto aproximadamente nueve horas y, como decíamos, asegurando a sus factibles pasajeros y cargas que, fuesen cuales fuesen las condiciones meteorológicas, salvo causa de fuerza mayor, el vapor zarparía y fondearía cumpliendo horarios que se estipulaba fuesen estables.

Francisco de Saavedra, presidente de la *Real Compañía de Navegación del Guadalquivir y Canal Ferdinandino*, propietaria del buque, lo había hecho bendecir y bautizar como *Real Fernando* en la catedral sevillana el miércoles 28 de mayo de 1817, botándose en esa antedicha capital andaluza a las 0530

(1) *Idea de los barcos de vapor, ó Descripción de su máquina, relacion de sus progresos, é ilustracion de sus ventajas*. Por el Dr. D. M. M. del Mármol, Catedrático por S. M. de física experimental en la Real Universidad de Sevilla, & c. con licencia en Sanlucar. Año de 1817. Por D. Francisco de Sales del Castillo.» En: *El Real Fernando, primer vapor español*. 1817-1967. Madrid 1967. Edición facsímil («Idea ...»). Biblioteca autor.



«Plano del Barco de Vapor llamado el *Fernandino* (á) el *Betis*, delineado por Antonio Fis-Sandier, Colegial del Rl. de Sn. Telmo de Sevilla, vajo la direccion de su Catedrático Dn. Manuel Spinola de Quintana. Año de 1819.

Plano Vertical que pasa por el eje de las paletas.

Plano horizontal que pasa por el eje de las paletas. / Escala de 30 pies de Rey. 5 10 15 20 25 30.
Plano Vertical que pasa por la quilla.

Betis, Rio Grande ó Guadalquivir. Primer Buque de Vapor construido en España en 1817, en los Astilleros de los Remedios, Triana. A. G. Martorell, S. A. Madrid.»

horas del viernes inmediato (30-V-1817), festividad de San Fernando, Rey de España, cayendo al río desde la capitalina grada de San Telmo, siendo de destacar que dos horas antes de su lanzamiento descargó sobre la ciudad la mayor tormenta de todo el año, ayudando las aguas de la incrementada pleamar a que el buque tomase el Guadalquivir sin dificultad ninguna, tanto más cuanto que estamos considerando un vapor de fondo plano y de mínimo calado, siendo las subsiguientes las principales características del barco de nuestro interés, adquiridas todas ellas del «Plano del Barco de Vapor llamado el *Fernandino* (á) el *Betis*, delineado por Antonio Fis-Sandier colegial del Rl. de Sn. Telmo de Sevilla, vajo la direccion de su catedrático don Manuel Spinola de Quintana. Año de 1819.» (2):

(2) Museo Naval, Madrid. Plano 710.

- Eslora máxima: 21,37 metros.
- Eslora entre perpendiculares: 18,90 metros.
- Manga máxima, incluyendo las dos cajas de tambores y el par de ejes de ruedas: 6,76 metros.
- Manga (casco), sin contar las cajas de tambores: 3,78 metros.
- Puntal, entendido éste medido desde la quilla hasta el piso de la cubierta principal y desde la quilla hasta el piso que techa la máquina, tomado a la altura del surgimiento de la chimenea: 2,76 y 3,27 metros.
- Medidas de las palas (5 x 2 ruedas = 10 alas), máximas: 0,51 x 1,09 metros = 0,56 metros cuadrados por pala.
- Dimensiones máximas de la caldera (ovooidal con dos hornillos inclinados), longitud, anchura y altura: 2,40 x 2,69 x 1,45 metros.
- Altura máxima del buque, medida desde la quilla hasta el galope o coronamiento de la chimenea: 9,74 metros.
- División del buque, cámara popel, sala de caldera y máquina, cámara proel, falsa cubierta, apuntalada, de paseo con barandilla a las bandas, contando con dos baños posteriores al paso de ruedas o tambores, desaguando directamente sobre el flujo de las palas.
- Aparejo, mayor o chimenea y bauprés, pudiendo volar foque y cuadra.

Tratándose, como podemos haber percibido de la reunida contemplación del «Plano» y de los datos recién reseñados, de un buque de vapor de dos ruedas centrales o de paletas paralelas a las bandas, integrándose éstas en falsas muras, bajo tambores, provisto de una máquina monocilíndrica vertical de pilón alimentada por una caldera de hierro batido cilíndrica ovooidal munida de un par de hornos que consumían carbón de piedra procedente de los anti-quisimos yacimientos sevillanos de Villanueva del Río y Minas (fehacientemente documentados desde, al menos, 1618), cuyo disfrute privilegiado pertenecía desde 1816 a la *Real Compañía de Navegación del Guadalquivir y Canal Fernandino*, habiendo sido antes suministradores tradicionales de la sustancial *Real Compañía de Bronces* y de la no menos preponderante *Real Maestranza de Artillería* (después *Real Fundación de Artillería de Bronce*).

El *Real Fernando*, obviamente, concitó un sinnúmero de enemistades locales que, impulsadas por diferentes motivaciones, se nutrían del miedo que causaban entre ciertas gentes las ruidosas y humeantes máquinas de vapor y de las desgraciadas explosiones que las calderas de estas naves, en señaladas ocasiones, habían producido, contabilizándose intermitentes calamidades e infortunios que eran magnificados por el desconocimiento popular, por las agigantadas habladurías o rumores del vulgo y por el antes aludido temor ante el naciente y muy rudimentario maquinismo y, como es previsible, el *Fernandino* fue también combatido por los defensores de sus corporativos intereses como dueños del *barco de la vez*, exigiendo toda esta suerte de prevenciones a la Presidencia de la *Real Compañía de Navegación del Guadalquivir* y la

observancia de muy diferentes experiencias con su bajel, que se verían complementadas con distintos viajes de promoción comercial y de captación pública que ambicionaron acallar toda la resistencia al *buque de vapor*, consiguiendo su paulatino reconocimiento por los particulares y entidades interesadas en la línea regular de navegación que la referida firma establecería una vez que terminasen todas las pruebas a que se sometería la embarcación de su propiedad, habiéndose efectuado éstas en el transcurso de las jornadas del 26 (tarde, 1.^a), 27 (madrugada y tarde, 2.^a y 3.^a), 28 de junio (noche, 4.^a) y 1 de julio siguiente (tarde, 5.^a), no descubriéndose averías significativas, aun cuando tanto en el primer ensayo (26-VI) como en el tercero (27-VI, tarde) tuvieron lugar algunos incidentes menores imputables al consecuente ajuste de las máquinas y a la comprensible inexperiencia de los maquinistas.

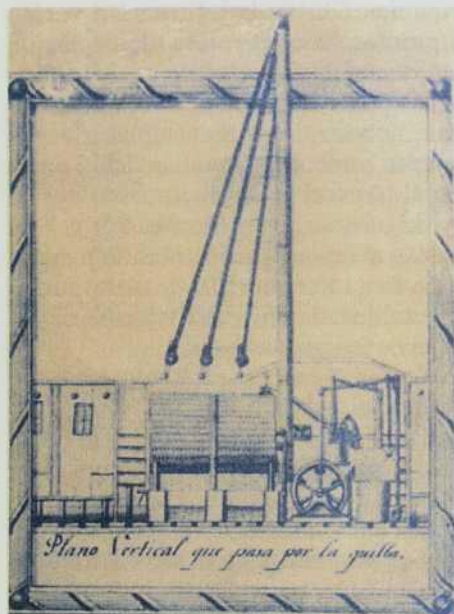
Superados todos los antedichos problemas técnicos, el *Real Fernando* emprendió su viaje inaugural el posterior martes 8 de julio de 1817, habiendo zarpado desde Sevilla a las 0145 horas de la madrugada y, tras diecisiete horas de navegación en las que se llevaron a cabo tres detenciones de unos diez minutos de duración cada una, arribó a Cádiz a las 1845 horas, efectuándose el tornavaje en el transcurso del día 10, por haber empleado la jornada anterior en surcar el interior de la bahía con el capitán general de Cádiz a su bordo, quedando oficialmente inaugurada la línea entre Sevilla y Sanlúcar, con salida desde la sevillana cabecera a las 0600 de la mañana, el miércoles 16 de julio de 1817, siendo la dotación del vapor de 13 hombres y su capacidad, en cuanto a pasajeros se refiere, de unas aproximadas 120 personas, además de la estibada carga a transportar, dándonos fe suficiente de la trascendencia del evento referido la crónica que ahora convocamos:

«ESPAÑA.

Sevilla 12 de Julio.

El día 8 del corriente entre una y dos de la mañana salió para Cádiz el barco de vapor de la compañía de la navegación del Guadalquivir con el plausible objeto de celebrar los días de la Reina nuestra Señora [María Isabel de Braganza, segunda esposa de Fernando VII; 8 de Julio, festividad de Santa Isabel, Reina de Portugal], sin desatender el sistema de observaciones que desde un principio adoptó la dirección de dicha compañía en los viajes que hizo de corta extensión para corregir todas las imperfecciones que sucesivamente se fueron notando.

La dirección convidó de antemano á la junta conservadora, á los individuos de la compañía residentes en esta ciudad, á las autoridades públicas y al director del colegio de S. Telmo; y llegado el momento de salir el barco se reunieron en él los directores de la referida compañía, una comisión de tres individuos de la junta conservadora, los directores facultativos de las obras, y las demás personas que admitieron el convite, cuyo número, incluso los músicos del regimiento de la Princesa, era de 97 individuos.



Vista lateral de la caldera y máquina, apreciándose el bloque del cilindro vertical, pilón o émbolo anular.

Puesta en movimiento la máquina salió el barco con alegría universal de los concurrentes, y atravesando con felicidad el canal Fernandino, llegó con la misma á Sanlúcar de Barrameda cerca del medio dia, habiendo hecho tres paradas de á 10 minutos en esta distancia. Navegó mas ó menos segun le favorecia y contrariaba la marea; pero nunca bajó de cuatro millas por hora, y á veces llegó á mas de seis sin esforzar la máquina, ni darle todo el impulso de que es susceptible.

Habiendo continuado su viage desde Sanlúcar, llegó á Cádiz á las seis de la tarde en medio de las aclamaciones del pueblo, entusiasmado con un espectáculo tan nuevo como maravilloso. Fondeado que hubo en la bahía, pasó inmediatamente la direccion á casa del capitan general para suplicarle que le honrase con su presencia en el barco. Señalado al

intento el dia siguiente á las 11 de la mañana llegó el general con su comitiva y un numeroso concurso de personas distinguidas; y habiendo entrado en el barco empezó á navegar este en la bahía con admiracion de todos, viendo que se dejaba atras falúas bien construidas y provistas de 18 remos.

Cumplido el objeto que se propuso la direccion, salió de Cádiz á las 2 de la mañana del 9; y aunque al principio estaba el tiempo calmoso, se levantó luego un viento N. O. tan fuerte, que dió á conocer á los inteligentes que esta embarcacion puede navegar en alta mar siempre que las olas vengan por la proa ó popa, y no de costado, donde acaso seria difícil resistir por el mucho vuelo de las galerías. A pesar de un viento tan fuerte y contrario anduvo en una hora 9 millas que hay desde Cádiz á Rota, sin otro esfuerzo que el de la máquina; pues aunque la embarcacion es susceptible de llevar algun foque en tiempo favorable, nunca se usó de este agregado, tratándose de hacer con solo el vapor este primer ensayo de una navegacion larga.

A la madrugada llegó á vista de Sanlúcar, donde se detuvo casi toda la mañana; y habiendo salido de allí llegó con toda felicidad á la inmediacion del canal Fernandino, en donde se empezó á notar que no eran suficientes para una navegacion larga las 80 libras [36,181 kgs.] de carbon por hora que se habia calculado consumía la máquina en viages de corta extension, habiendo

ocurrido mayores detenciones de lo que se había pensado, aunque indispensables para satisfacer la curiosidad de los pueblos. Fue pues necesario detenerse en este punto para proveerse de mas carbon en la venta de la Negra, adonde se envió una pequeña embarcacion con este objeto.

Provisto el barco de suficiente combustible siguió su navegacion felizmente hasta Sevilla, adonde llegó al pesar de tantas detenciones, anunciando su arribo armonía la música marcial que iba embarcada.

Tal ha sido el feliz ensayo que ha hecho la compañía de una navegacion larga, con la cual no solo ha tenido la satisfacci3n de celebrar los días de la Reina nuestra señora, sino tambien de hacer las observaciones que van referidas.» (3).

Información la anterior que se ve complementada por las dos subsidiarias que ahora también se copian:

I). «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.

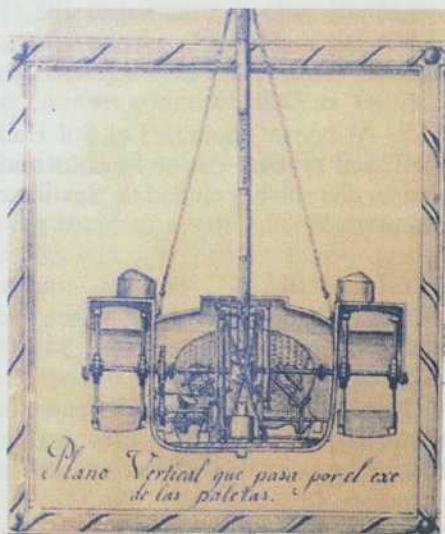
Habiendo salido de Sevilla en la madrugada del día 8, no ha podido menos de invertir diez y siete horas en su viage, no tanto por la contramarea y detención que en Sanlúcar ha sufrido, cuanto por haberse cercenado mucha parte de su salida con la idea de hacer las experiencias y observaciones que son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

En este número se darán los pormenores relativos á este barco.» (4).

II). «+ Jesus María y José [En el Santo Nombre de Jesús María y José] .

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

Para los Años de 1816 y 1817.



Véase el método de transmisi3n directa por ruedas dentadas, a estribor (a babor en el plano, por dibujarse de proa a popa), de la impulsión proporcionada por el recalentado vapor de agua.

(3) «Núm. 87.. / [5 cuartos.] / (Página) 765 / *Gaceta de Madrid* / del martes 22 de julio de 1817. / (...) / en la *Imprenta Real*.». Archivo Histórico Militar, Madrid.

(4) «*El Real Fernando*: el primer vapor español». *Diario Mercantil de Cádiz*. Jueves, 10 de julio de 1817. Número 313. *Revista de Historia Naval*, Madrid. Número 28. 1990.

(...)

3 A las 3 1/2 Por la encenada (sic, ensenada) de Sanlucar se descubre el barco de Vapor.

(...)

5./ Al ponerse. [ponerse] el Sol Han ento. [entrado] el barco el Vapor de Sevilla; el primero que se ha construido de esta especie en España (sic) y se hizo en dicha [dicha] ciudad de Sevilla; el qual fondeo á las 6 3/4 proxo [próximo] al muelle, ...

(...)

1. / Julio 10. ...

Salió anoche del barco de Vapor y se halla pr. la ensenada de Regla.

(...)» (5).

Siendo las subsiguientes las entendidas palabras del Doctor Mármol quien, ahora, interviniendo de nuevo, nos definirá el buque que los redactores del Diario Mercantil de Cádiz nos prometieron especificar:

«No es este barco [«el real Fernando, ó el Bétis (que así se llama el que describo)»] de la estructura de los demas. Es mas chato, ó, dígase, si se quiere, de ménos quilla. Fué oportuno fabricarlo así á causa de los baxos del rio. ...

Sobre su costado se levantan las paredes de las dos cámaras de popa y proa, y parte del departamento, en que esta la máquina colocada entre ámbas. Estas paredes se cierran de modo, que en el techo, que descansa sobre ellas, haya la firmeza y capacidad necesarias para sufrir los equipages y pasajeros. Mas quedan libres los dos, que llamaremos alcázares de popa y proa. Casi en el medio se levanta un cañon [chimenea] de moderada altura, por donde tiene salida el humo de la hoguera [caldera], y en él puede ponerse, caso que acomode, una vela, que con el foque, que admite en el sitio correspondiente, ayuda en sus casos los esfuerzos de la máquina, y efectivamente en uno de los viages vi puestas ámbas al salir de Sanlúcar.

Al rededor (sic) de la borda está la galería, que avanza afuera con su correspondiente barandage, y casi en el medio se interrumpe con las caxas de las paletas, que forman semicírculo sobre el agua. Contra esas caxas se vendos como rinconeras, y son lo que en los barcos se llama jardines [beques], destinadas para necesidades forzosas del pasajero.

A trechos hay escaleras para subir á la cubierta de las cámaras, y ventanas para sus luces, y las del interior, en que se coloca la máquina.

Tiene el barco de popa á proa sobre veinte y ocho varas de largo [23,405 metros]. Su ancho medio es como de ocho varas y quarta [6,896 m.]. Nueve

(5) «El Real Fernando: el primer vapor español». Revista de Historia Naval, Madrid. Número 28. 1990.

palmas hay en su alto hasta la borda [1,881 m.], cuatro de ellos [0,836 m.] baxo el agua, y cinco [1,045 m.] sobre su nivel.

La galería avanza afuera dos varas ménos tercia cumplidas [1,388 m.], que es su ancho, y sus barandillas tienen cerca de vara y cuarta [1,045 m.] de alto.

(...)

El alcázar de popa es de tres varas ménos tercia cumplidas de largo [2,223 m.]. El de proa solo dos y tercia [1,948 m.].

La cámara de popa es de seis varas y dos tercias de largo [5,567 m.], y cuatro [3,344 m.] de ancho, y su altura es de modo, que el hombre de mayor estatura puesto el sombrero puede andar por ella sin inclinarse. Tiene 40 asientos: los 26 contra las paredes, y en medio 14, que son taburetes, espalda con espalda. Todos tienen coxín en su espaldar y su plano, y una taca baxo este, cuya llave se entrega á la entrada á pasajero. Sobre el asiento hay una percha dorada para colgar el sombrero, fraque &c. Negros son los coxines, y pintada color de perla toda la cámara. En su fachada se ve un gran espejo, y á sus lados las dos puertas de dos camarotes, que puede cerrar ó abrir, segun le acomode, el pasajero.

Como á la mitad de la altura de esta cámara esta de costado abaxo, y sobresale la otra mitad. Por eso se descende á ella por seis escalones. La puerta está de frente á la popa. Dan las luces correspondientes diez ventanas, que se cierran con cristales y persianas verdes. Estas y aquellos abren y cierran ácia un lado, introduciéndose en la pared.

Los camarotes tienen de largo dos varas y tercia [1,948 m.], y de ancho vara y tercia cumplida [1,112 metros]. Su alto es igual al de la cámara. De extremo á extremo corre un sofá como para cuatro personas, que puede extenderse hasta llenar casi todo el ancho del camarote, levantando una parte que pende con goznes de su bordo, y dar cama para dos personas. Una ventana tiene cada camarote en el extremo que dá al rio, igual á las de la cámara.

La cámara de proa se diferencia de la de popa solo en su tamaño, y en que no tiene coxines. La escalera está á un lado, y en la fachada hay una alhacena, que hoy sirve de repostería. Sus ventanas son seis, y sus asientos veinte y cinco. Tiene de largo esta cámara cuatro varas y algunas pulgadas más [circa, 3,450 m.], otro tanto de ancho, y es su alto semejante al de la otra cámara.

Á distancia de siete varas y tercia [6,127 m.] de la proa están las caxas de las paletas, cuyo diámetro, que sienta sobre el agua, es de diez tercias [2,786 m.], pues tiene cinco de largo [1,393 m.], cada una de las cinco paletas, que son como otros tantos ródios. Queda pues en las galerías suficiente trecho para pasear, no obstante que las interrumpen, como diximos, los jardines, y las caxas referidas. Son pues 65 los pasajeros que caben en las cámaras, 8 en los dos camarotes, y juzgo que pueden ir 40 con comodidad en la parte exterior. Luego caminarán cómodamente sobre 115 á 120 pasajeros.

Hay á los lados del alcázar de popa dos grandes tinajas defendidas con una cubierta embfeada, para surtir de agua á los pasajeros. Cerca del de proa hay otras, aunque con ménos resguardo.

En el interior del buque está la máquina, y para evitar el calor, que podía dar la hoguera á las cámaras, me aseguran hay uno como foso relleno de serrin entre estas y el sitio de aquella.

En la parte del techo que está sobre la puerta de la cámara de popa, se sienta sobre un asiento de tixera el piloto, á donde llega, haciendo un arco sobre el alcázar, la caña del timon, que ha de manejar.

Los empleados en el barco son 13: el Capitan, el Sobrecargo, el Maquinista y su segundo con un ayudante, el Piloto y su segundo, cuatro marineros, el Repostero y su dependiente. Estos últimos surten á los que gusten de fiambres, vinos, licores, té y frutas á precios cómodos hasta aquí.

El plan y arreglo de los viages, y precio de los fletes se verá por el aviso al público, que dió la compañía á mitad del Julio pasado, en que empezó el barco á navegar.

AVISO AL PÚBLICO.

El barco de vapor de la Real compañía del Guadalquivir dará su primer viage para conducir pasageros á Sanlúcar de Barrameda el Miércoles 16 del corriente. Saldrá á las seis en punto de la mañana, sin que se detenga por ningun motivo, aunque no estén á bordo todas las personas que hayan tomado billetes de embarque. Estos se distribuirán diariamente de nueve á una por la mañana, y de cuatro á siete por la tarde, en la oficina de la compañía, establecida en un almacén inmediato á la torre del Oro, adonde pagarán los interesados el flete con arreglo á los precios que abaxo se expresan, y se hallan en el arancel fixado á la puerta de dicha oficina. En la misma se admitirán encargos y se dara recibo al que los entregue, para que lo dirija á sus corresponsales, á fin de que con él acudan á recogerlos á la oficina de la empresa en Sanlúcar de Barrameda, previniendo que no se tomarán cartas cerradas, si no tuviesen el sello de la Administracion principal de Correos de esta Ciudad.

Se advierte que en el flete de cada persona señalado en el arancel, se considera pagado el de dos arrobas [23,002 kilogramos] de equipage, y cuatro [46,008 kgs.] con respecto al que tome un Camarote.

Volverá el barco al dia siguiente de su salida, y repetirá constantemente sus viages todas las semanas los Lunes, Miércoles y Viérnes, á las horas que se determinan para todo el presente mes en la tabla que acompaña.

Debiendo ahora indicar, para concluir, que hemos preferido los datos obtenidos del «Plano» á los que el doctor Mármol nos ofreció, no significando lo aquí prevenido ni parcialidad ni siquiera disimilitud, sino, más bien, predilección por una fuente fiable en detrimento de otra que, sin dejar de serlo, se limitó á exponer valores aproximados, teniendo, además, la natural obligación de mencionar que existe otro venero informativo del cual nada hemos dicho hasta este instante, refiriéndonos al que prosigue: «N. 5. Otro [Modelo] de un buque de vapor titulado *Real Fernando*, con su maquinaria de metal, construido en Madrid por Juan Díaz, año de 1817». Este magnífico ejemplar, de

Flete de personas y efectos en Rs. Vn. [Reales de Vellón].

Por un camarote	120
Por cada asiento de cámara de popa	060
Por iden en la proa	040
Por cubierta ó galería	020
Por todo encargo que no llegue á una arroba [11,502 kgs.] de peso	004
Por los que pasen se arregla cada arroba á	004

NOTA. Los niños de corta edad que vayan con sus familias nada pagarán, á no tomarse para ellos un asiento solo.

Sevilla 14 de Julio de 1817.

Se omite la tabla como inútil en el día.»

propiedad real, fue donado por Su Majestad Católica doña Isabel II, Reina de las Españas (R. O. 8-VI-1847), al Museo Naval de Madrid, encontrándose hoy en el Museo Marítimo de la Torre del Oro de Sevilla (pieza de inventario número 5745), pudiéndose, si así se desea, confrontar todas y cada una de las fuentes que nosotros hemos hecho comparecer («Plano», «Idea...» y Modelo).

Draga de vapor *Reina Isabel*

Ahora, arribados a este punto, deberíamos poner término a nuestra colaboración, pero, acogiéndonos a la gentileza que la REVISTA GENERAL DE MARINA y su director siempre nos dispensan, aprovecharemos la oportunidad para indicar que aquella antedicha entidad mercantil, refiriéndonos a la *Real Compañía de Navegación del Guadalquivir*, además de ofrecernos la hispana primacía del *Real Fernando* (Fernando VII), nos entregará, asimismo, la secundaria pero no por ello menos imprescindible y novedosa presencia de la primera draga de vapor de España, buque éste, el *Reina Isabel* (recordemos, María Isabel de Braganza, segunda esposa de Fernando VII), que, como presupondremos, matrimoniaba, no sólo en nombre, sino en asociados cometidos con el antes referido buque de ruedas, siendo la subsiguiente la rescatada crónica del evento recién indicado:

«ESPAÑA.

Sevilla 23 de Julio.

El ponton de vapor para quitar bajos y formar cauce en el rio, que ha hecho construir la compañía del Guadalquivir, se botó al agua el día 26 [26-VII-1817] con la mayor solemnidad.

Al amanecer le bendijo el director de la misma D. Juan de Prada, dignidad tesorero de esta iglesia catedral, bajo el nombre de *REINA ISABEL* (alias) el *Sevillano*; y á la una del medio día, á cuya hora era la plea mar (sic), se hizo la maniobra para botarlo al agua, lo que se verificó en cinco segundos con la mayor felicidad y alegría de los concurrentes, que ven en esta prodigiosa

máquina el complemento de cuanto puede desear para poner expedita en todas mareas y estaciones la navegacion del rio aun para embarcaciones de tres palos.

La máquina se probó en el Támesis antes de venir á Sevilla, y segun nos aseguran es capaz de un esfuerzo muy extraordinario, pues llega hasta sacar en cada hora 2 d [símbolo de un calderón o antigua unidad de cuenta administrativa equivalente a 1.000] quintales [2.000 quintales o 92.016 kilogramos] del fondo del rio.

Los barcos de vapor estan ya introducidos en toda Europa; pero pontones de esta especie no son tan conocidos como aquellos; y asi la compañía tiene la gloria de que nuestra nacion haya sido de las primeras en adoptar una invencion tan util como maravillosa.

La música del regimiento de la Princesa llamada al efecto hizo mas alegre la funcion, no solo en el momento de la botacion al agua, sino despues toda aquella tarde.

La junta conservadora presenció desde S. Telmo toda la operacion, y felicitó á los directores de la compañía por su zelo y esmero en llevar adelante la empresa cometida á su cuidado, procurando cumplir las benéficas miras del REY nuestro Señor.» (6) .

Y por último, en calidad de modernos fedatarios, mencionaremos cuál era el resultado que las navegaciones del *Real Fernando* iban obteniendo:

«ESPAÑA.

Sevilla 9 de Agosto.

Se ha concluido felizmente la primera de las obras que se propuso egecutar en este verano la junta conservadora de la compañía de navegacion del Guadalquivir, á saber, la de cegar el brazo de Aguas muertas. Igualmente se ha dado principio á las obras emprendidas con obgeto de cerrar el brazo del Rosario y construir varios malecones en la Ribera de Huelva para librar de inundaciones las vegas de Santiponce, Camas y Triana. Se ha comenzado tambien la explotacion de las minas de carbon de piedra de Villanueva del Rio, y el ensayo en las de plata de Guadalcanal. El barco de vapor de pasaje de la referida compañía continúa felizmente sus viages llevando ordinariamente de 40 á 50 pasajeros, y tardando en la ida á Sanlúcar 12 horas, y 9 en su regreso á esta ciudad.» (7).

Sin mayores dilaciones colocaremos el inmediato punto final, esperando que nuestras palabras hayan servido para desfacer algunos de los entuertos contra los que, al principio, clamaba, entuertos éstos que, es indudable, cervantinos no eran y por ello son y han sido de mucha más fácil resolución.

(6) «Núm. 92 / [5 cuartos] / 813 / *Gaceta de Madrid* / del sábado 2 de agosto de 1817.». Archivo Histórico Militar, Madrid.

(7) «Núm. 99 / [5 cuartos] / 873 / *Gaceta de Madrid* / del martes 19 de agosto de 1817.». Archivo Histórico Militar, Madrid.