

EL PRIMER VAPOR DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval



CUANDO se habla del primer vapor que tuvo la Armada española siempre se hace referencia al *Isabel II*, aunque si somos ortodoxos con el término, se falta a la verdad cuando se afirma esto, pues la mayoría de los tratadistas navales olvidan o ignoran que tres años antes fue adquirida por nuestra Marina una draga de propulsión mecánica.

El *Isabel II*, pues, ostenta «el honor» de ser el primer vapor de guerra de nuestra Armada, así como el *Lepanto* tiene «el título» de ser el primero de este tipo construido en un arsenal español.

Algunos antecedentes

Aunque desde finales del siglo XVIII la fuerza del vapor era bien conocida en nuestros arsenales, pues tanto en Cartagena (1773) como en La Carraca (1788) y en Ferrol (1799) se dispuso de bombas de achique para los diques de carena en seco (adelantándonos con ello, por cierto, varios años a los ingleses en el empleo de estos ingenios en aquellas obras hidráulicas), lo cierto es que a la hora de aplicar esta nueva tecnología a la propulsión de un barco lo hicimos bastante tarde.

Y es que la era de la propulsión mecánica de los buques en España dio comienzo el 8 de julio de 1817, cuando un barco de estas características denominado *Real Fernando* o *Fernandino* (conocido popularmente por *El Betis*) realizó a través del río Guadalquivir el primer transporte de pasajeros entre Sevilla y Sanlúcar de Barrameda.

Hace algunos años, el historiador José Ramón García Martínez nos puso en antecedentes de este buque en su magnífico trabajo titulado «*Real Fernando* (primer vapor español)», publicado en el cuaderno de enero-febrero del año 2005, por lo que no me extenderé mucho en él.



El vapor *Isabel II*. (Óleo de Antonio de Brugada. Museo Naval. Madrid).

La construcción de su casco había sido dirigida por Cabrera, carpintero de ribera y calafate, en un pequeño astillero situado en Remedios de Triana, mientras que la máquina y la caldera (ovooidal) fueron traídas de Inglaterra. Botado en la tarde del día 30 de mayo de 1817, tenía 21,37 metros de eslora, 6,76 de manga (incluyendo las ruedas), 3,27 de puntal y 8,8 de calado (1). Estaba dotado de dos ruedas, cada una de ellas dividida en cinco palas. Su velocidad mínima no bajaba de los cuatro nudos (2). Las cámaras de proa y popa tenían capacidad para albergar un total de 65 pasajeros, mientras que en cubierta podían ir de 40 a 50. Disponía de dos camarotes con capacidad para cuatro personas cada uno. Los precios establecidos para estas últimas dependencias ascendían a 120 reales de vellón, mientras que por cada asiento en la cámara de popa se pagaban 60 y en la de proa 40, resultando el billete más

(1) O lo que era lo mismo, 28 varas de eslora, una manga de ocho y cuarta y un puntal de nueve palmos hasta la borda, calando cuatro. Véanse también los magníficos trabajos de CASANUEVA, J. F., y FRADÍAS, A. J. (publicado en la *Revista de Historia Naval*, núm. 28 de 1990), y de TORREJÓN CHAVES, J. (*Estudios sobre el territorio iberoamericano*. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Sevilla, 1996).

(2) Véase la *Gaceta de Madrid* de 22 de julio de 1817.

económico, como era lógico, el de los que se acomodaban en la cubierta, que sólo tenían que desembolsar 20. Su tripulación quedaba integrada por un capitán, un sobrecargo, un maquinista, un segundo maquinista, un ayudante de estos últimos, un primer piloto, un segundo piloto y cuatro marineros.

El *Real Fernando* duró poco, y fue sustituido a partir del mes de noviembre de 1818 por el denominado *Infante D. Carlos*, alias *Neptuno*. Aquél medía unos 25 metros de eslora, ocho de manga y 3,06 de puntal. Montaba una máquina de doble inyección y 20 caballos de potencia. El buque ponía a disposición del pasaje tres camarotes a popa y uno a proa forrados con madera de caoba, y dos cámaras en idéntica ubicación.

Como vemos, la iniciativa privada nuevamente se adelantó a nuestra marina militar, y cuesta creer que la Armada no se interesara lo más mínimo por aquellos buques; pero lo cierto es que no comisionó facultativo alguno para observar los ingenios.

La primera línea marítima española que utilizó los buques movidos a vapor al otro lado del Atlántico fue la que conectaba La Habana y Matanzas, que sería establecida a iniciativa de Juan O’Farril, con el servicio del vapor *Neptuno* en 1819.

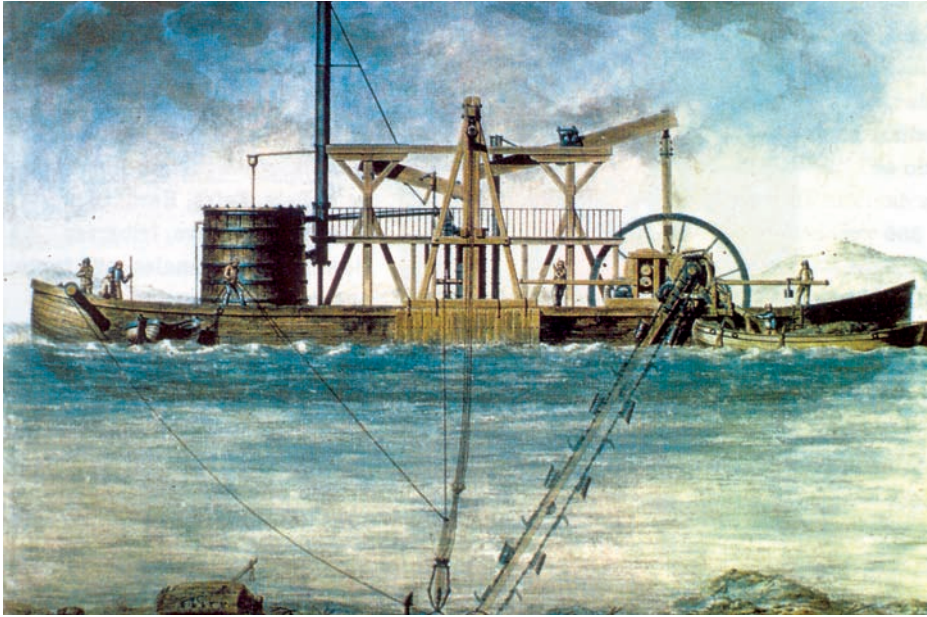
Al año siguiente, en 1820, y debido al imparable avance del vapor, las Cortes aprobarían un decreto por el que se autorizaba la construcción de un buque de guerra de propulsión mecánica, que proyectaría el ingeniero Vicente Rocafuerte, pero, como era lógico ante nuestro retraso industrial, no se llegaría ni a comenzar las obras.

Algo sobre dragas

Todos sabemos que estas embarcaciones son las encargadas de recoger los fangos de los fondos de los puertos con el fin de hacerlos practicables para la navegación. O’Scanlan, en su diccionario de 1831, definía estos artilugios así:

«Barco chato o de fondo planudo, con la popa y la popa cuadradas y sin lanzamiento alguno, que armado de cabestrantes, ruedas u otras máquinas sirve para la limpia de canales, puertos y ríos...»

Las primeras dragas que se utilizaron fueron las de «pala», que no eran otra cosa que una pala montada sobre una barca y manejada por dos hombres en un movimiento muy parecido al que harían al remar. Luego vinieron las de «cuchara», ya algo más complejas y que básicamente constaban de dos mecanismos diferentes para ejecutar la maniobra: el primero era el izado de las «cucharas» de un modo análogo al movimiento de una grúa, mientras que el segundo era un mecanismo de apertura y cierre de la «cuchara» para dragar. Más adelante aparecieron las de «lastra», consistentes en arrastrar, con ayuda



Draga de Betancourt. (Colección del autor).

de una grúa flotante, una especie de cubo o cajón por el fondo, con el objeto de llenarlo de sedimentos. Una vez lleno el recipiente, se izaba y vaciaba. Como paso previo a la protagonista de este artículo, hicieron su aparición las de «noria», donde los cajones realizaban un movimiento continuo, siendo el siguiente paso las de «rosario», sistema que como principal ventaja incorporaba la posibilidad de trabajar con calados diversos en un movimiento similar al anterior, consistente en arrastrar por el fondo una cadena de cangilones que se vaciaban por la parte superior del artefacto.

Aprovechando que hablamos de las dragas a vapor, reseñar que el ingeniero canario Agustín de Betancourt (1758-1825) diseñó en 1812 una revolucionaria draga de rosario movida por este medio que, aunque concebida para limpiar los puertos de Cádiz y Algeciras, se construyó finalmente en Kronstadt (Rusia), siendo la más potente de la época.

La Real Compañía de Navegación del Guadalquivir, sociedad propietaria del ya mencionado *Real Fernando*, construiría también una draga a vapor que fue botada el día 26 de julio de 1817 y que llevó el nombre de *Reina Isabel*.

Otra draga de vapor, que por su interés merece reseñarse, es la de «rosario», empleada en el puerto de Matanzas en 1848, diseñada por Carlos Benítez y José Luis Pérez Malo.

Por último, aprovechamos para reseñar algunas dragas más que a lo largo de los siglos sirvieron en nuestra Armada, la mayoría de ellas en los caños de La Carraca.

La primera de la que se tiene constancia es un modelo de pontón del siglo XVIII para dragar fondos de caños y canales. Ya en el siglo XIX, citar que el 19 junio 1834 se botó al agua en Puerto Rico un pontón de vapor para la limpia de aquel puerto, referencia que hemos encontrado en la serie correspondiente al apostadero en su legajo número 4.594. No encontramos más menciones a estos ingenios hasta 1861, año en que se adquieren a Inglaterra dos para La Carraca (números 1 y 2) y una para Cartagena (denominada *Diligente*).

Ya en el siglo XX, mencionar la *Hércules*, que construida en los Países Bajos entró en servicio en agosto de 1916 y estuvo operativa hasta la década de los sesenta; la *Titán*, comprada en 1923 en Holanda, trabajó en los arsenales de La Carraca y Cartagena para ser vendida en 1962 a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, y que en la actualidad se conserva en el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao; la *Amparo*, construida en Alemania y que comenzó su tarea en 1942, dándose también de baja en los años sesenta; y por último, la *YDR-II* (luego *Y-441*), construida en Holanda y que sirvió desde 1981 a 2001.

La draga *Cristina*

La pista de su existencia me la dio, y es de justicia reconocerlo, el marino e historiador don Cesáreo Fernández Duro, que en su monumental obra *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, concretamente en su tomo IX, página 379, señala la adquisición de una draga de vapor para el Apostadero de La Habana.

Como mi curiosidad me puede, hice un hueco en mis investigaciones para intentar averiguar algo sobre este ingenio. Tras mucho buscar entre los legajos de la época que custodia el Archivo General de Marina, sito en la localidad manchega de El Viso del Marqués, encontré dos referencias a la draga en las series «Buques, Expedientes» y «Expediciones Europa», legajos números 1.176/185 y 271, respectivamente, y gracias a este hallazgo puedo aportar algunos datos inéditos sobre el particular.

Se contrató en agosto de 1831 por el teniente de navío Juan José Martínez (3), comisionado al efecto a los Estados Unidos con el objetivo de adquirir para el

(3) Durante su estancia en los Estados Unidos fue nombrado miembro de la Sociedad Filosófica de Filadelfia. En 1835, cuando se encontraba destinado en el Depósito Hidrográfico, el titular de la cartera de Marina, Vázquez Figueroa, le pidió su opinión sobre la mejor manera de implantar en los buques de la Armada la propulsión mecánica.

servicio del puerto de La Habana una draga junto con una embarcación auxiliar que realizaba el trabajo de remolcar ganguiles y bateas llenas del fango expulsado a la superficie en la faena de excavación y limpieza.

Construida en Baltimore, arribaría a La Habana en la mañana del 16 de mayo de 1832 tras una navegación de once días, aparejada goleta de tres palos y llevando a su bordo 4.500 quintales de carbón piedra.

De 15 caballos de potencia nominal, con capacidad de realizar excavaciones a una profundidad de 14 pies ingleses (casi 13 metros), en una hora era capaz de extraer 150 toneladas de fango. Tenía 36,50 metros de eslora, 9,19 de manga, y 2,78 de puntal.

El comandante del apostadero, Ángel Laborde, manifestaría a su ministro don Luis María de Salazar su admiración por el ingenio, al indicar que:

«...el casco de esta embarcación está construido con soberbias maderas... lo que asegura una gran duración ...y la intención de proceder a su desaparejo y alistarlo en veinte días, coincidiendo con la celebridad del día del Rey.»

También informaría que:

«...con anuencia del Exmo. Sr. Conde de Villanueva se le ha puesto el nombre de *Cristina*.»

Ninguna información más, por ahora, hemos encontrado del ingenio; lógico, si tenemos en cuenta su labor anónima y gris. Sirva este modesto trabajo para reivindicar su importancia y resaltar que fue precisamente un «aborto flotante» de este tipo el primero en la Armada que tuvo propulsión mecánica.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo xx*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2009.
- GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, y RAMOS CABRERO, Juan: *Máquinas y artes de construcción portuaria en la exposición de puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1985.
- TAIBO ARIAS, Xoán-Ignacio, y QUEVEDO CARMONA, Diego: *Las Embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. IZAR Construcciones Navales, S. A. Madrid, 2002.
- Gaceta de Madrid*.
- Lista de Unidades del Tren Naval.