



UN «PLUSMARQUISTA» INFORTUNADO

(LA PEQUEÑA HISTORIA DEL TRANSPORTE
GENERAL VALDÉS)

Dr. Nicholas W. MITIUCKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores navales



POCOS buques habrá tenido la Armada de los que tan poco se conozca, siendo éste el motivo que ha provocado la realización de este pequeño artículo que no persigue otro fin que el de divulgar su efímero historial en nuestra Marina de guerra.

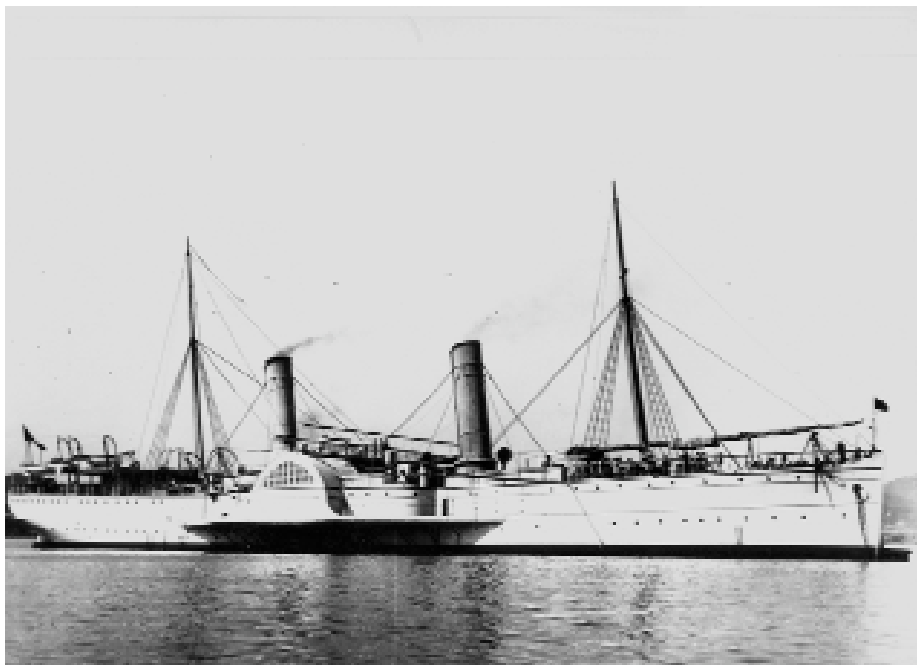
Buena prueba de lo que afirmamos se constata tras leer lo poco publicado que sobre el buque existe, señalando algunos autores de manera errónea su incorporación a las Fuerzas Navales de Filipinas; cosa de todo punto falsa, y que a más de uno le habrá hecho pensar que debieron existir en la misma época dos buques con la misma denominación.

El *Prince of Wales*

La historia de este buque se remonta a 1886, año en el que una compañía británica de vapores comerciales que cubría la ruta para el transporte de pasajeros entre Liverpool y la isla de Man encargó a la firma escocesa de Glasgow Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. la construcción de un buque de vapor de ruedas de casco de hierro que se bautizó como *Prince of Wales*.

La idea de la compañía era contar en su flota con un nuevo barco de gran velocidad; como efectivamente así lo acreditaría cuando en mayo del año siguiente, durante sus pruebas oficiales, y con 1.500 toneladas de desplazamiento alcanzó sin esfuerzo los 22,6 nudos de velocidad, por lo que tuvo el honor de ser el más veloz de los vapores de ruedas jamás construidos.

Pero si en su extraordinaria velocidad residía su principal virtud, también era su mayor defecto, ya que su planta motriz consumía de manera voraz el combustible sólido, lo que hacía poco o nada rentable su utilización como buque de pasajeros, por lo que al *Prince of Wales*, a pesar de su rapidez, le



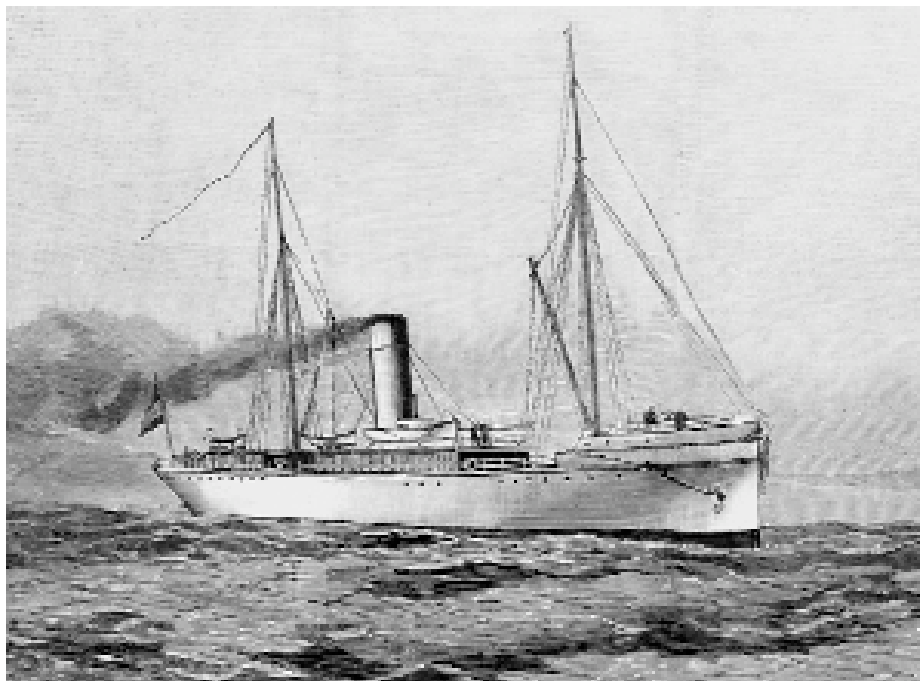
General Valdés.

esperaba *a priori* la nada halagüeña perspectiva de acabar en el desguace, pues las pérdidas llegaron a acumularse de manera alarmante durante el poco tiempo que realizó este cometido.

El *General Valdés*

En España mientras tanto se sufría el «dolor de cabeza constante» de la insurrección filipina. Era obvio que la principal característica que debían de tener los buques destacados en el archipiélago tenía que residir en su escaso calado, con el fin de acercarse lo suficiente a tierra y desde la cercanía hostilizar eficazmente a los rebeldes.

En 1894, habiendo liquidado todos los plazos previstos para mantenerlo en servicio, se excluyó al transporte *San Quintín*, presentándose al mando el problema de buscar a un sustituto digno. Aunque desde la perspectiva actual pueda parecer extraño, se dudaba entre un buque a hélice o a Rueda; y es que la ya para la época trasnochada propulsión por medio de paletas, ofrecía un rasgo muy útil para las fuerzas expedicionarias sobre las Filipinas: el reseñado



General Álava.

calado que le hacían ser el buque ideal para adentrarse en los terrenos semi-pantanosos, pues su hipotético gran defecto, el del gran tamaño de sus ruedas, no le ofrecía ninguna vulnerabilidad al no disponer los indígenas de artillería alguna. La decisión que se tomó fue «salomónica», comprando un transporte de hélice, el *General Álava*, y otro de ruedas, el *General Valdés*.

En virtud del Real Decreto de 16 de diciembre 1896, se autorizó a la Comisión de Marina en Londres a comprar del vapor *Prince of Wales* como transporte de guerra, ostentando el dudoso honor de ser el último barco de estas características con el que contó la Armada española.

Otro Decreto, fechado el 8 de enero del siguiente año, asignaba al buque el nombre de *General Valdés*, que recordaba a dos capitanes generales de la Armada que ostentaron dicho apellido, siendo el segundo buque en la Armada en contar con dicha denominación, ya que el primero lo fue un bergantín construido en 1849.

Sus características técnicas eran las siguientes: 106 metros de eslora, 12 de manga, 4,87 de puntal y 4,26 de calado. Era un barco feo; sus enormes ruedas de paletas laterales, sus dos chimeneas y dos palos le dotaban desde luego de una silueta tan airosa como anacrónica.

Su máquina tenía dos cilindros, uno de baja y otro de baja presión de 3.000 CV indicados. Tenía cuatro calderas dobles con tres hornos en cada frente y condensador de superficie; servomotor de vapor, girando las ruedas de paletas a toda fuerza a 28 rpm. Su velocidad máxima, cuando fue comprado por nuestra Marina era 15 nudos, muchos menos que la obtenida por el buque en pruebas. Su autonomía máxima a 10 nudos alcanzaba las 660 millas, pues si bien su andar se había resentido con el paso del tiempo no ocurría lo mismo con su consumo, que seguía siendo harto exagerado. Las carboneras, situadas entre las bodegas de proa y popa, tenían capacidad para almacenar 200 t de combustible sólido

De manera simplista, podríamos dividir su distribución en dos grandes espacios, uno a popa para sollados y alojamiento de la dotación, y otro a proa, con bodegas corridas. El buque sólo disponía de iluminación eléctrica en la sala de máquinas y en la cámara del comandante.

Su entrada en servicio

Para recoger el barco y marinarlo a España, salieron hacia Londres el que sería su primer comandante, don Joaquín Barriere Pérez (1), un teniente de navío de 1.^a clase, varios contra maestres y 30 marineros, dándose la fatal circunstancia de que, debido a que su salida fue comunicada telegráficamente un día festivo, la Comisión de Marina en Londres no tuvo conocimiento de su llegada hasta un día después, por lo que no se preparó alojamiento alguno para la dotación, que se encontró a las once de la noche en la estación de *Charing Cross* sin sitio adonde ir. Afortunadamente, pronto se «buscaron la vida» para pernoctar en la ciudad. Como curiosidad diremos que se alojaron en un *sailors' home* tan económico que el jefe de la Comisión de Marina se sorprendió de que hubieran dormido por el mismo precio que costaba una ración diaria, más si tenemos en cuenta que dicho alojamiento disponía de dos mesas de billar.

Finalmente, el buque salió del Támesis hacia Ferrol, donde arribó sin mayor novedad el día 6 de enero de 1897, procediéndose con rapidez a armarlo con cuatro cañones Nordenfelt de 57 mm y dos cañones Maxim de 37.

Lo más sorprendente es que este vapor de ruedas fuera tenido en cuenta en algunos círculos militares serios como buque de combate, sobre todo si nos basamos en el armamento que llevaba, que tenía su razón de ser si recordamos que a comienzos de 1890 la Armada había aceptado como artillería secundaria los cañones de 57 mm Hotchkiss y Nordenfelt, lo que provocaba una dualidad incompatible entre los proyectiles de un sistema y de otro. La experiencia demostraría que el cañón *Nordenfelt* se ajustaba mejor a las necesidades de nuestra marina, procediéndose entonces a desmontar los Hotchkiss de igual calibre que comenzaron a acumularse en los depósitos. Es por esta razón por lo que el armamento del *Valdés* vino determinado por esta coyuntura.

Su primer servicio digno de reseñar fue el remolque que prestó el 19 de marzo de 1897 al crucero *Cardenal Cisneros* (2), botado ese mismo día, con objeto de llevarlo hasta la boya plana fondeada entre el muelle comercial del puerto de Ferrol y La Graña, conocido como «muerto de las agujas», donde se compensaban los aparatos magnéticos del buque.

Aunque no sea un hecho muy conocido, se pensó en habilitarlo como yate regio, destinándose a aguas de San Sebastián en el verano de 1897.

En noviembre fue destacado a aguas marroquíes, al resolverse el conflicto de piratería que desde algún tiempo atrás era protagonizado por cabilas indígenas no sometidos al control del sultán y que atacaban a los buques europeos que se acercaban a las costas dominadas por éstos. Fue ese mes cuando el embajador español en Tánger, Ojeda, tras una difícil negociación, consiguió intercambiar prisioneros, pasando los detenidos en poder del sultán a manos de nuestro Gobierno bajo la promesa de juzgarlos con todas las garantías de la ley, mientras que los rifeños pusieron en libertad a cinco detenidos, siendo el *General Valdés* el buque encargado de conducir tanto a los cautivos como a las embajadas.

En diciembre queda afecto al Departamento de Cádiz con la numeral 126 y el distintivo internacional GRJL, asignándosele una dotación de 155 hombres, estando compuesta su plana mayor por un capitán de fragata, quedando el buque bajo su mando; un teniente de navío de 1.^a clase, dos de segunda, tres alféreces de navío, un contador de navío, un médico de 1.^a clase, un practicante, ocho maquinistas, cuatro contramaestres y un condestable.

Pero el *Valdés* nunca llegaría a combatir en Filipinas. De hecho sus condiciones técnicas le hacían incapaz de emprender un viaje transoceánico. Una vez más, la Armada había hecho otra «maravillosa» compra sin sentido. Aunque se pensó utilizarlo como correo entre la Península y las islas, lo cierto es que nunca saldría de Cádiz.

Precisamente durante el mando de Barriere, cumplió su única misión como buque de guerra: la de liberar a varios miembros pertenecientes a la dotación de distintos buques de guerra extranjeros y que habían sido presos por las cabilas rifeñas.

El 18 de mayo de 1900 el ministro Francisco Silvela informa a la reina:

«El transporte de ruedas *General Valdés* se halla inútil; para navegar exige un gasto considerable de reparaciones sólo para salir de puerto; consume enorme cantidad de carbón, y es, por unánime opinión del cuerpo de Marina, inútil para el servicio que debería llenar.»

En consecuencia, con el duro pero real dictamen, se da de baja en la Armada al anacrónico vapor... pero la historia del desdichado buque no acabó ahí.

El primer problema que se presentó fue qué hacer con su casco. El Real Decreto de 30 de julio 1900 resolvía la venta del barco en pública subasta. El

27 de septiembre siguiente se sacó a concurso por un valor de 255.100 pesetas, siendo adjudicado el 31 de octubre a don Alfonso Nieto Urrea que, al tomar posesión de su nueva propiedad, comprobó lo costoso que resultaría su recuperación, pues se encontraba semihundido. No extrañó, por tanto, que renunciara a la compra prefiriendo perder el dinero adelantado en la licitación que emprender los costosos trabajos de su reflotamiento.

Era evidente que en aquellas condiciones era muy difícil proceder de nuevo a su venta, por lo que la Armada emprendió los trabajos para dejarlo estanco y a flote, que finalizaron durante el año 1902. Así, el Decreto de 16 de julio de mismo año resolvía la venta del buque de vapor sin precio de salida, adjudicándolo simplemente al mejor postor, lo que no evitó que la subasta quedara desierta. Durante todo este tiempo, el casco del barco era visitado por las comisiones más diversas, disponiéndose por Real Decreto de 23 de octubre, e ínterin despertara el interés de algún licitador, se emplease como depósito de defensas submarinas (minas y los torpedos) y que permaneciese amarrado en el arsenal de La Carraca.

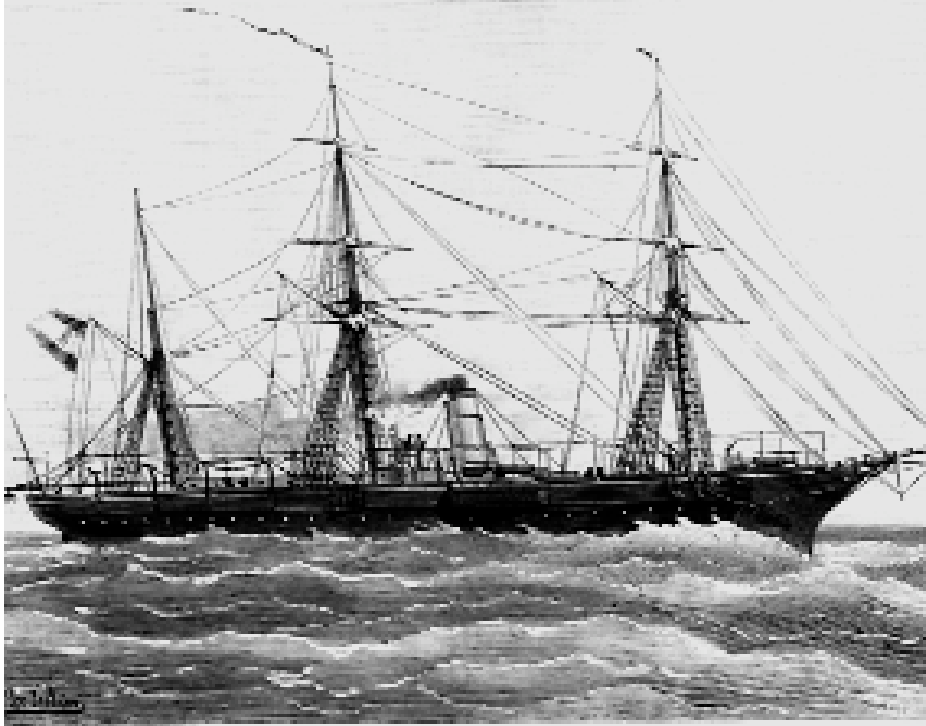
Probablemente, el papel de depósito fuera el cometido más apropiado para el buque, y desde luego algo de utilidad se le podría haber sacado si no se hubiera hundido de nuevo en febrero 1907.

Su interminable final

Cubierto al poco tiempo de limo, se sacó de nuevo a la venta en de agosto siguiente, publicándose seguidamente el pliego de condiciones en el que se especificaba que el lote correspondía a:

«...los materiales pertenecientes al *Valdés* que se encuentren en el buque y sean del firme del barco, que es imposible de detallar, por encontrarse sumergido, que dando el rematante obligado a ejecutar por su cuenta los trabajos de salvamento, debiendo abonar cuantos gastos se originen para ponerlo a flote, siendo de cuenta suya cuantos recursos para ello se necesiten, y concediéndosele una vez puesto el barco a flote, y a partir desde el momento en que así se le pueda considerar, un plazo de treinta días para retirar del Arsenal el casco y cuantos efectos contenga del firme del buque, quedando como propiedad de la Marina lo que al vencer el plazo no se haya retirado.»

A pesar de los condicionantes y del más que dudoso beneficio que se podría dar el barco, don Isidoro Lafita Andraca optó por el mismo, siéndole otorgado por escritura pública del notario de Madrid don Ramón Martínez y Rodríguez, fechada el 2 de octubre, por un valor de 86.000 pesetas. Ocho días más tarde se emprenderían los trabajos de extracción, utilizando para ello en primera instancia el remolcador de Bilbao Rodas, que realizó varias intento-



San Quintín.

nas para ponerlo a flote, cosa que no consiguió, suspendiéndose los trabajos el 17 de enero de 1908, eso sí, después de haber gastado la nada despreciable suma 235.000 pesetas.

Al comprobar las autoridades del departamento que se suspendían los trabajos y se retiraban los medios materiales que se habían empleado para ello, informaron al Ministerio de Marina de la situación, señalando el peligro de que el buque continuara por tiempo indefinido en aquella situación, ya que en el pliego de condiciones no se especificó plazo alguno para la extracción.

Antes de que desde la Administración se instara a Lafita a continuar los trabajos, éste, ante su incapacidad tanto económica como tecnológica para devolver el barco a la superficie, no tuvo más remedio que exponer la situación a la Armada por medio de un escrito fechado el 9 de marzo de 1908, proponiendo además que le fuera devuelta la suma que desembolsó por el buque, asumiendo a la vez la contratación de una empresa extranjera que se encargaría de sacarlo, pues aducía que aunque para él hubiera sido más fácil

hacerlo pedazos con dinamita, la seguridad del Arsenal le hacía imposible utilizarla. También se comprometía a que en el caso de un nuevo fracaso para ponerlo a flote, estaba dispuesto a renunciar a cantidad alguna.

La Intendencia General de la Armada entendió que sus pretensiones en nada se ajustaban con el contrato de adjudicación, acordándose fijar un plazo de seis meses para que el contratista verificara su extracción y, en caso de incumplimiento, dar legalmente por abandonado el buque, procediéndose a su destrucción. Lafita no aceptó el plazo, pues aducía se establecía una nueva condición que no se había pactado e incumplía lo firmado. Además argumentaba que el buque no estaba en condiciones de ser reflatado, sino para ser desguazado, por lo que a su entender el contrato dejaba de tener validez, pues versaba sobre una posibilidad (la del salvamento) de imposible realización.

A pesar de que el informe del jefe de ingenieros prácticamente avalaba esta tesis, y elevado al Consejo de Estado el caso para que emitiera un dictamen, éste dejó claro que lo que el Estado contrató con Lafita, según se especificaba en las cláusulas del pliego de condiciones, era el rescate de los materiales que se encontraran en el buque, pues aunque en ellas se hablaba de ponerlo a flote no se consideraba condición esencial de cumplimiento para el contratista. También hizo la observación de que Lafita se contradecía, pues por un lado aseguraba que el *Valdés* era imposible de sacar a flote, y por otro proponía la contratación de una empresa extranjera para ello. Por todo lo cual el 2 de octubre de 1909 entendió rescindido el contrato por incumplimiento del adquirente (4).

Ya en 1910, se publicaría un nuevo concurso para la extracción del buque, que también quedaría desierto (5).

El penúltimo intento serio para su extracción vino por acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de septiembre de 1934, que autorizaba (6) al ministro de Marina a convocar un nuevo concurso de adjudicación. El caso es que tampoco se llegó a hacer nada en el periodo de los casi dos años que transcurrieron hasta el comienzo de la Guerra Civil.

Tras finalizar el conflicto, fue la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques la que se encargaría finalmente de acabar con el obstáculo que impedía cualquier intento de ampliación del arsenal.

En 1943 se comenzaron a trocear los restos del buque, labor que fue especialmente penosa y ardua; para empezar había que quitar el fango acumulado en el casco con agua a presión, por lo menos hasta descubrir la zona por donde se había que cortar. Otro inconveniente que hizo dilatar mucho los trabajos fue la limitación de las cargas explosivas a un kilogramo, pues al encontrarse tan pegado a los muros del arsenal, utilizarlas con mayor potencia era muy peligroso. Si a todos estos inconvenientes sumamos la nula visibilidad de las aguas, el lector podrá fácilmente entender lo dificultosa que fue aquella empresa.

Así, el 13 de septiembre 1946 consiguió trocear totalmente el buque, haciendo volar el último pedazo del cuerpo de la masa cerca de treinta toneladas. Desaparecido el *Valdés*, faltó tiempo para hacer un nuevo pantalán para el atraque de buques.

Como hemos visto, pocas compras de la Armada habrán sido tan calamitosas como la del *General Valdés*, que tan pocos servicios prestó y tantos quebraderos de cabeza causó.

(1) Nació el 11 de diciembre de 1849, ingresando en servicio el 1 de julio de 1863. Tenía varias cruces al Mérito Naval, la Medalla de El Callao, la de Bilbao, la de Alfonso XII, Benemérito de la Patria y la conmemorativa de circunnavegación de la corbeta *Nautilus*.

(2) ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El crucero acorazado* Cardenal Cisneros. La Espada y la Pluma. Madrid, 2004.

(3) Real Orden de 8 de noviembre de 1900.

(4) Real Orden publicada en la *Gaceta de Madrid* número 300, de 27 de octubre de 1900, págs. 184-186.

(5) Publicado en la *Gaceta de Madrid* del sábado 6 de agosto de 1910, pág. 509 y ss.

(6) Decreto de 1 de octubre de 1934. *Gaceta de Madrid* número 277 de 4 de octubre, página 133.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de Guerra Españoles. 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid, 1972.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina Española en el Siglo XIX, 1868-1898 (Tomo II)*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995.
- COELLO LILLO, Juan Luis; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*. Madrid: Agualarga Editores, 2001.
- LLABRÉS, Juan: *El vapor Legazpi y los transportes de guerra del siglo pasado*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre de 1966.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.
- SILVELA, F.: *Ministerio de Marina Exposición*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1900.
- VEGA, Antonio de la: *La Propulsión Mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán. Madrid, 1986.
- Estados Generales de la Armada.
Gaceta de Madrid.
REVISTA GENERAL DE MARINA.