

UN ACORAZADO «MOSAICO» CON TÍTULO NOBILIARIO: LA BATERÍA FLOTANTE *DUQUE DE TETUÁN*

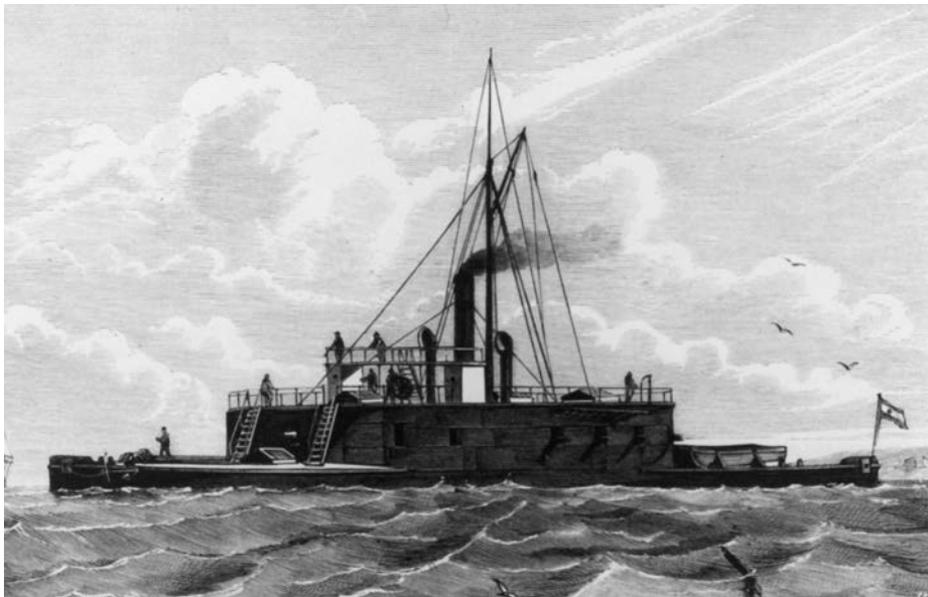
Nicholas W. MITIUKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores navales



ENTRE la exigua flota acorazada de la que dispuso la Armada española en el siglo XIX, es quizás de la batería flotante *Duque de Tetuán* de la que se conocen menos detalles, entre otras cosas porque su expediente en el Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» se encuentra desaparecido. Este artículo, por tanto, no pretende otra cosa que, con la adición de varios datos que hemos encontrado en fuentes secundarias, completar el que publicamos en un anterior número de la REVISTA correspondiente al mes de abril de 1999.

La construcción de la *Duque de Tetuán* fue ordenada en las postrimerías de la III Guerra Carlista. Cabe recordar aquí que los partidarios del pretendiente centraban su empeño en conquistar alguna ciudad importante de las Vascongadas con el objeto (entre otros de prestigio y reconocimiento internacional) de tener en su poder un puerto clave donde centralizar la ayuda que vía marítima les llegaba de Francia e Inglaterra. Al igual que en 1836 (1), y por su alto valor estratégico, sitiaron la ciudad de Bilbao, por lo que un buque de estas características era ideal para navegar por su ría y contribuir con su presencia a la defensa de la ciudad.

(1) ANCA ALAMILLO, A.: *La Armada en la Primera Guerra Carlista*. Fundación Alvar González. Gijón, 2011.



La *Duque de Tetuán* en una interpretación de *La Ilustración Española y Americana*.

Si bien durante la contienda la Armada encargó a Francia la inmensa mayoría de los buques que se incorporaron al conflicto, la *Duque de Tetuán* quedaría como la única unidad de construcción íntegramente española del periodo, pues se realizaría en Ferrol.

Este tipo de buque de reconocida eficacia en las batallas fluviales que se desarrollaron en Estados Unidos y Brasil era, en el comienzo de la década de los setenta, una elección anacrónica, pero la capacidad tecnológica del arsenal ferrolano no daba para más (2), sobre todo en un contexto bélico carente de medios como el que padecía la Armada de entonces.

Con el objetivo de emprender la construcción, se fue recopilando el todavía reutilizable material sobrante que se encontraba abandonado en los almacenes y que había pertenecido a otras unidades dadas de baja. Buena prueba de ello nos la ofrece su planta motriz, que fue constituida por la máquina de la goleta *Santa Teresa* y las dos calderas que en su día montó la del mismo tipo *Buenaventura*. A propósito de la máquina, es preciso destacar que si bien las publicaciones oficiales señalaban que su potencia era de 90 caballos indicados,

(2) ANCA ALAMILLO, A.: *Construcción naval y fuerza a flote en los primeros años del siglo XX*. REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre 2012.

es muy probable que por su vetustez apenas llegara a los 80, pues la velocidad máxima que en aquella época conseguía alcanzar apenas superaba los cinco nudos. Además, al ser un buque de gran calado, si se comparaba con las dimensiones del resto de su estática, debía disponer de dos ejes, si bien la máquina solo estaba preparada para uno, por lo cual le fue montado un engranaje reductor.

Lo normal en estos casos, y como los versados en propulsión mecánica conocen, es que para conseguir una correcta maniobrabilidad del buque una de las hélices debía girar a la derecha y la otra a la izquierda, ya que con ello se contrarresta el empuje de cada hélice y se consigue una mejor línea recta de navegación y control del timón a alta velocidad; pero aquello fue del todo imposible de hacer en la *Duque de Tetuán* debido a la carencia de medios apuntada, por lo que su gobierno nunca fue bueno. Por cierto, y ya que hablamos de las hélices, cada una de ellas tenía tres palas de 1,85 metros de diámetro, 1.645 de paso, girando a 150 revoluciones por minuto.

Respecto a sus dos calderas de cuatro hornos procedentes como ya apuntamos de la goleta *Buenaventura*, tampoco eran las más apropiadas para ser instaladas en un buque de estas características, ya que se elevaban 30 cm de la línea de la cubierta principal, por lo que, dejando aparte que su gran volumen era un obstáculo que afectaba a la movilidad de su dotación, además restaba espacio vital para aquella. No es extraño pues que la casamata, aparte de proteger la pieza artillera, también lo hiciera de este vital elemento de su planta motriz.

Las carboneras podían albergar 21,5 toneladas de combustible sólido, por lo que con un consumo de nueve toneladas día solo podría recorrer un máximo de 300 millas. Su desplazamiento alcanzaba las 596 toneladas.

La protección estaba formada por planchas de hierro (3) que fueron recuperadas del pecio de la fragata acorazada *Tetuán* que se hundió en Cartagena. Tenía 12 cm de espesor en su casco de madera, y 10,5 cm en la casamata. Su artillería estaba integrada por cuatro antiguos cañones de bronce de 120 mm y uno de 160. Tenía un único mástil de señales y su dotación la integraban 58 hombres.

El 14 de septiembre 1874 se puso la quilla de aquel aborto flotante, al que se le bautizó con el nombre de *Duque de Tetuán* en honor al título nobiliario del general Leopoldo O'Donnell (1809-1867), presidente del Consejo de Ministros y comandante de las fuerzas españolas durante la guerra hispano-marroquí de 1859-60.

Botada el 7 de abril de 1875, debido a la dificultad y a las demoras del acopio de materiales, su construcción fue extremadamente lenta, siendo esta la

(3) Fueron fabricadas por la firma Forges de MM Pétin et Gaudet (Rive de Gier, Francia).



La *Duque de Tetuán* en Ferrol defendiendo la ría en 1898.

razón por la que no entraría en servicio hasta 1876, bajo el mando del teniente de navío de primera clase José de la Puente y Sedano.

Durante su vida activa recibió los números de identificación 70 en 1876, 91 en 1879 y 73 a partir de 1885.

En 1881 se planteó seriamente el desguace del buque, que infrutilizado e inútil para realizar navegaciones con el resto de la escuadra representaba un gasto inútil para los siempre exiguos presupuestos. Pero tan solo cuatro años después, y debido a la «Crisis de las Carolinas», que pudo poner en peligro no solo nuestra soberanía en aquel perdido archipiélago del Pacífico, sino también el de las Baleares, se habilitó de nuevo el buque en el Arsenal de Ferrol para, llegado el caso, participar en la defensa de nuestras citadas y cercanas islas mediterráneas. Para ello se le hizo un recorrido total a su planta motriz, incorporándole una nueva máquina más potente de 190 caballos que le daban seis nudos de velocidad. Su estética varió ligeramente, alcanzando los 48 metros de eslora, 2,27 de calado y las 703 toneladas de desplazamiento. Su dotación estaría integrada por 60 hombres. Con estas mejoras sería botado el 24 de octubre 1885, si bien y afortunadamente la mediación del Papa evitó su concurso bélico.

Para aprovechar en algo las reformas realizadas en el buque, quedaría asignado a la Escuela Naval Flotante establecida en la fragata *Asturias*, a la que remolcaba cuando aquella cambiaba de fondeadero. Los fondos económicos que demandaban los nuevos planes navales en curso hacían completamente

incompatible el mantenimiento en servicio del buque y, en consecuencia, no es extraño que en el presupuesto para los años 1896-97 se condenara a la batería flotante al desguace, pero de nuevo, un factor coyuntural conseguiría que escapara de su inevitable destino: la guerra con los Estados Unidos.

Y es que, tras la derrota de Cavite, se planteó la posibilidad de que los americanos atacaran las costas españolas, por lo que se elaboró un plan para la defensa de los puertos militares más importantes de la Península que fue aprobado por Real Orden de 27 de junio. En el caso de la ría de Ferrol, se dispuso que dos líneas de minas la cerraran: la primera estaría integrada por doce de estos ingenios del tipo Latimer Clark, y la segunda con cuatro del tipo Mathieson. Ambas estarían comunicadas eléctricamente con la batería flotante que pasaría a quedar adscrita a la brigada y estación torpedista de Ferrol. A retaguardia quedarían el monitor *Puigcerdá* y el torpedero *Ejército*. Por último, y en una serie de bateas, se instalaron tubos lanzatorpedos para ingenios Schwartzkopff con 90 kg de carga explosiva.

A partir del 19 de abril la *Duque de Tetuán* comenzó a embarcar los pertrechos necesarios, y una vez finalizada la tarea puso proa al Segaoño, donde fondearía a la entrada de la ría para establecer las citadas minas que, llegado



Monitores y baterías flotantes. (Acuarela de Rafael Monleón).

el caso y como ya sabemos, debían de ser accionadas desde el buque. Se dispuso además que los faros situados en «Prioriño Chico» y en el castillo de La Palma quedaran apagados.

La derrota de Santiago de Cuba primero y el regreso a aguas metropolitanas de la Escuadra de Reserva después precipitaron el inicio de las conversaciones de paz en París, que difuminaron el peligro de una incursión yanqui, por lo que la *Duque de Tetuán* regresaría al arsenal. El 12 de agosto, día de la firma del armisticio con los americanos, el buque empezaba a ser desguazado para en 1899 desaparecer para siempre de la Lista Oficial de Buques.



BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Nuestra Marina menor acorazada: batería flotante Duque de Tetuán y monitor blindado* Puigcerdá. REVISTA GENERAL DE MARINA, cuaderno de abril de 1999.
- ANÓNIMO: «Nueva batería flotante *Duque de Tetuán*». *La Ilustración Española y Americana*, 1875. Núm. XXXVI, pp. 194-196.
- BLANCO LORENZO, José Luis: *Historia de la Brigada y Estación Torpedista de Ferrol. 1884-1930*. Visión Libros, 2009.
- LLEDÓ CALABUG, J.: *Buques de vapor de la Armada Española*. Aguilar Editores. Madrid, 1997.
- VEGA, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. Madrid, 1986.