

BUQUE DE VAPOR “REAL FERNANDO”

CARACTERÍSTICAS

Nombre: **Real Fernando. Se le conoció popularmente como "El Betis" y en menor medida "El Fernandino"**

Eslora: **21, 3 metros**

Manga: **3,6 metros**

Manga máxima, incluyendo las ruedas de paleta: **6,76 metros**

Calado: **0,8 metros ó 0,84 metros**

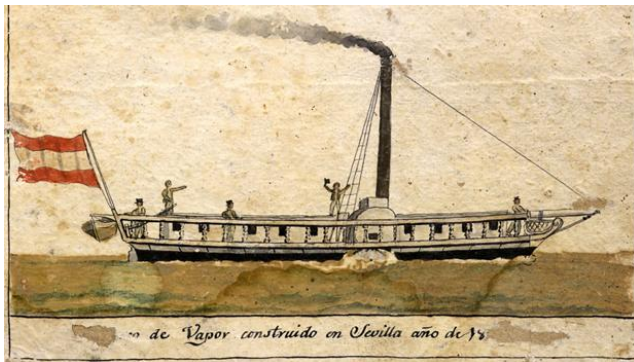
Potencia nominal: **20 CV**

Velocidad máxima: **7 nudos**

I.- INTRODUCCIÓN

La era del vapor y el contexto español.

La invención del buque de vapor representó una de las revoluciones más significativa en la historia marítima, transformando el transporte y el comercio a nivel global. Esta tecnología se asentó mucho antes del siglo XIX. Sin embargo, fue la patente de la máquina de vapor de James Watt en 1769, la que realmente impulsó el desarrollo de los barcos de vapor.



La llegada del vapor a España se produjo con cierto retraso. El Real Fernando, botado en 1817, se erige como el primer buque de vapor construido en España.

Esta brecha temporal en la adopción de la tecnología del vapor en España sugiere un contexto de desafíos internos. El país se encontraba en las postrimerías de un periodo de intensa inestabilidad política, incluyendo la Guerra de la Independencia.

La aparición del Real Fernando, a pesar del desfase, representa un esfuerzo notable por parte de España para integrarse en la vanguardia tecnológica marítima.

Su apelativo "Real Fernando" y el hecho de haber sido encargado por la "Real Compañía de Navegación del Guadalquivir" son indicativos de un fuerte respaldo monárquico. En la España de principios del siglo XIX, el prefijo "Real" denotaba una conexión directa con el patrocinio de la corona, el rey Fernando VII.

II.- CONSTRUCCIÓN DEL PIONERO

El Real Fernando fue construido en el Astillero de los Remedios, situado en Triana, Sevilla. El casco fue encomendado a Cabrera, un carpintero de ribera y calafate, lo que pone de manifiesto la naturaleza artesanal de la construcción naval española de la época.

Sin embargo, para el corazón del buque, su sistema de propulsión, España dependió de la tecnología extranjera. La máquina de vapor y la caldera fueron adquiridos en Inglaterra, específicamente una máquina de vapor Boulton y Watt.

III. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y DISEÑO

El Real Fernando fue botado el 30 de mayo de 1817. Sus dimensiones reflejan su propósito principal: la navegación fluvial por el río Guadalquivir.

El calado fue diseñado específicamente para las

aguas poco profundas del Guadalquivir, lo que le confería una estructura más "chata" o de menor quilla.

El sistema de propulsión consistía en una máquina de vapor alimentada por una caldera de hierro con dos hornos que quemaban carbón de piedra. La propulsión se realizaba mediante dos ruedas impulsoras, cada una de 2,2 metros de diámetro y equipada con 5 palas.

Estaba diseñado para el transporte de pasajeros y carga. Su capacidad era de 120 pasajeros y una tripulación de 13 hombres. El barco estaba construido de madera barnizada y se caracterizaba por una chimenea de 7 metros de altura.

Su tonelaje era de 1.150 toneladas. Esta cifra, para un buque de aproximadamente 21 metros de eslora, es considerablemente alta en comparación con otros vapores pioneros de la época.

IV. LA BREVE VIDA OPERACIONAL EN EL GUADALQUIVIR

El Real Fernando realizó su primer viaje el 8 de julio de 1817, llevando a 97 personas.

Este evento marcó el inicio de una nueva era para el transporte fluvial en España. La ruta inaugural se extendía de Sevilla a Cádiz, con una parada en Sanlúcar de Barrameda, regresando al día siguiente. El 16 de Julio comenzó sus viajes regulares de Sevilla a Sanlúcar de Barrameda, los lunes, miércoles y viernes a las seis de la mañana.

El impacto más significativo fue, la drástica reducción de los tiempos de viaje en el Guadalquivir. Un trayecto entre Sevilla a Sanlúcar a pie se tardaba 8 días, 15 horas en

embarcaciones de vela debido a las dificultades de la navegación fluvial, que con el buque a vapor se redujo a 9 horas.

Esta mejora en la eficiencia del transporte fluvial fue un factor crucial para el desarrollo económico y la conectividad social. Por lo tanto, el Real Fernando no fue solo una curiosidad tecnológica, sino un agente catalizador en la modernización económica de la región.

V. EL FIN PREMATURO

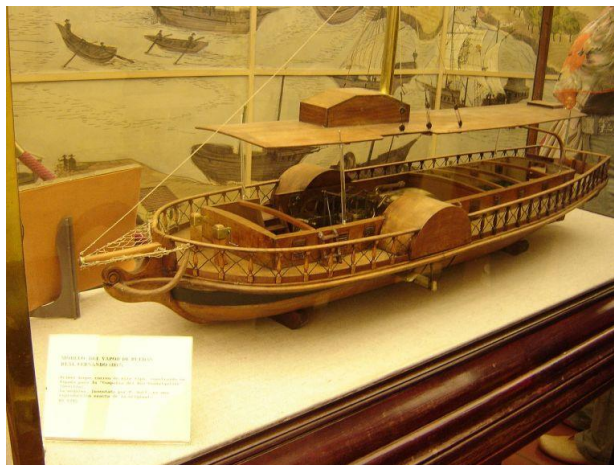
A pesar de su prometedor inicio, la vida operativa del Real Fernando fue muy corta. El buque sufrió "numerosas averías". Esta rápida sucesión de fallos técnicos, que llevaron a su prematuro desmantelamiento, pone de manifiesto la inmadurez y la inherente falta de fiabilidad de la tecnología de vapor a principios del siglo XIX. Las máquinas y calderas de la época eran rudimentarias, los materiales menos refinados y el conocimiento de la ingeniería naval a vapor aún estaba en sus primeras etapas de desarrollo.

El Real Fernando fue vendido para desguace en 1818. La decisión de desmantelar el buque tan pronto sugiere que los costos de reparación y mantenimiento superaron con creces los beneficios económicos que podía generar, haciendo que su operación fuera comercialmente inviable.

VI. LEGADO HISTÓRICO

El Real Fernando ocupa un lugar incuestionable en la historia naval española, como el primer buque de vapor construido en España. Es importante diferenciar su papel pionero. Por ejemplo, el Isabel II, botado en 1834, fue el primer barco de vapor de ruedas de la Armada Española. Esta distinción resalta que el Real Fernando fue un pionero en el ámbito civil y comercial, abriendo el camino para la posterior adopción militar de la tecnología.

A pesar de su corta vida útil, sentó un precedente para el desarrollo de buques de vapor posteriores en España. Este aparente "fracaso" inicial no detuvo el progreso, sino que se convirtió en un paso necesario en el proceso iterativo de la maestría tecnológica.



La memoria del "Real Fernando" se ha mantenido viva a través de diversas iniciativas. Una maqueta del buque se conserva y exhibe en el Museo Naval de Sevilla, en la Torre del Oro y una reproducción pictórica en el Museo Naval de San Fernando.

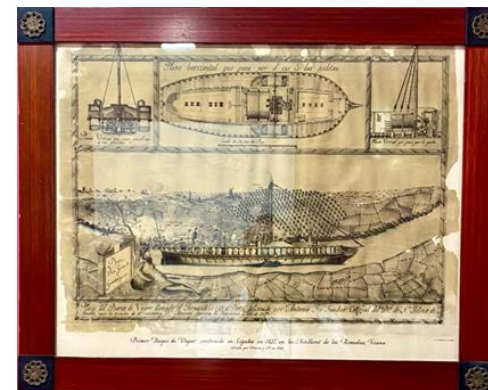
Más allá de la conservación museística, existe un proyecto activo que busca una reproducción exacta del Real Fernando. La Fundación Nao Victoria está desarrollando un proyecto para construir una réplica del Real Fernando para que vuelva a navegar por el Guadalquivir.

Museo Naval de San Fernando (Cádiz)
(Edificio antigua Capitanía General de Marina)
c/ Escaño s/n 11100 San Fernando
Teléfono: 956545248
Página Web:
armada.defensa.gob.es/museonavalsanfernando
Contacto: museonavalsanfernando@fn.mde.es



MUSEO NAVAL DE SAN FERNANDO

PIEZA DESTACADA
SEPTIEMBRE/OCTUBRE 2025



CUADRO DEL BUQUE DE VAPOR "REAL FERNANDO"