

APUNTES SOBRE EL INCENDIO Y PÉRDIDA DEL VAPOR DE S.M. «GENERAL ÁLAVA» EN LA ISLA DE LA PALMA

Jesús Manuel Lorenzo Arrocha

Resumen: El «General Álava», vapor de transporte de la Armada Española, naufraga a consecuencia de un incendio en la bahía de Santa Cruz de La Palma el 12 de noviembre de 1863. Transportaba en total 805 hombres, entre soldados y tripulación, enviados desde la península a La Habana y Puerto Rico, como consecuencia de la guerra de Restauración de la independencia dominicana. Los naufragos fueron acogidos en la capital palmera y transportados en días sucesivos hacia Tenerife, desde donde fueron enviados a su destino en América. El pecio del «General Álava» quedó sepultado en los años ochenta por la construcción de la avenida exterior de acceso a la ciudad de Santa Cruz de La Palma.

Palabras Clave: Armada Española, General Álava, Santa Cruz de La Palma, La Habana, Puerto Rico.

Abstract: The «General Alava», steamship of the Spanish Navy, is shipwrecked due to a fire in the bay of Santa Cruz de La Palma on the 12th of November in 1863. The ship transported 805 men, amongst soldiers and crew, sent from the mainland to Havana and Puerto Rico, as a result of the war of Restoration of Dominican Independence. The shipwrecked were received in the capital and transported in successive days towards Tenerife, from where they were sent to their destiny in America. The shipwreck of General Alava was buried in the Eighties by the construction of the outer avenue access to the city of Santa Cruz de La Palma.

Key Words: steamship of the Spanish Navy, General Álava, Santa Cruz de La Palma, La Habana, Puerto Rico.

El vapor «General Álava» ex «Lebanon» («Líbano») de 1.500 toneladas y 280 caballos nominales, se construyó en los astilleros escoceses de *J&B Thomson de Clydebank* en 1855. La Armada Española lo adquirió en Inglaterra, en 1859, con motivo de la Guerra de África (1859-1860) junto con otros ocho vapores transportes de hélice: «San Quintín», «San Francisco de Borja», «Marqués de la Victoria», «Patiño» «Malaespina», «D. Antonio de Escaño», «San Antonio» y «Ferrol»¹.

El «Líbano» zarpa de Liverpool con rumbo a Cádiz el 22 de junio de 1859. Comprado el 6 de junio a la Compañía *Cunard* por la cantidad de cuarenta mil libras esterlinas, medía doscientos cincuenta pies de eslora y desplazaba mil quinientas toneladas; estaba acondicionado para transportar, en sus dos entrepuentes, dos mil hombres y mil doscientos en travesías hacia ultramar. El director de ingenieros de la Ar-

¹ Ver Apéndice I.

mada comunicó al Ministro de Marina Española su perfecto estado de navegación². El 28 de junio llega a la bahía de Cádiz.

Por Real Orden de 2 de julio de 1859, se le bautiza como «General Álava» en honor del insigne marino español Ignacio María de Álava y Navarrete, considerado como héroe en la batalla de Trafalgar y que, después de múltiples servicios a la patria, llegó a ser, en 1817, Capitán General de la Armada Española.



Retrato de Ignacio María de Álava y Sáenz de Navarrete (1750-1817). Capitán General de la Real Armada.

El «Álava» comienza su andadura llevando a Mahón el batallón provincial de Lérida, después, en la península, presta sus servicios de transporte de soldados de tropa, de caballos³ e incluso de presidiarios⁴; en 1860, al mando del teniente de navío José Domingo y López, se integra como parte de la Escuadra del Comandante General de las Fuerzas Navales de operaciones en las costas de África⁵.

En los cuatro años escasos que estuvo al servicio de la Corona Española, el «Álava», en julio de 1860, navega desde Cartagena a Alejandría (Egipto) conduciendo al Capitán General nombrado para las Filipinas y al Comandante General de aquel apostadero; en septiembre de 1860, forma parte de la comitiva que llevaba a la

reina Isabel II en la travesía desde Alicante a Baleares y Barcelona; en octubre del mismo año, viaja desde Cartagena a Nápoles; el 7 de agosto de 1861, conduce al 6º batallón de infantería de Marina a su acuartelamiento de Cádiz, que regresaba a la Península desde Marruecos. Llevaba a bordo tres militares distinguidos con la Laureada Individual de San Fernando, concedidas a los tenientes Félix Angosto y Virgilio Cabanella y al subteniente José Sevillano, y otros ocho militares más con ascen-

² El único hecho notable que se cita sobre el «Álava», según la documentación que llega a España anunciando su adquisición, es que había llevado a Crimea cuatrocientos caballos. La guerra de Crimea (1853-1856) enfrentó a Rusia con las fuerzas aliadas de Inglaterra, Francia, el imperio otomano y el reino de Cerdeña.

³ Construcción de jaulas para el transporte de caballos en el «General Álava» de Barcelona a Algeciras.

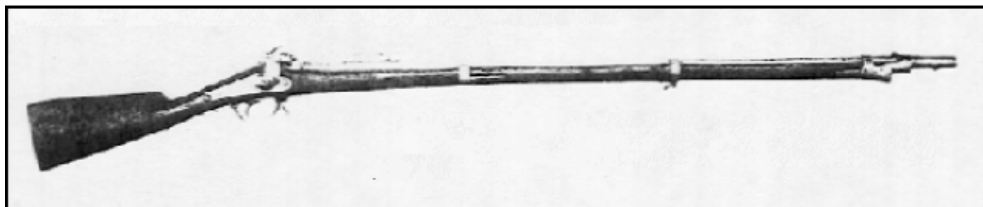
⁴ Transporte de Valencia a Mahón de 400 presidiarios.

⁵ Por Real Orden de 4 de enero de 1860 es nombrado José María de Bustillos y Barreda, conde de Bustillos, Comandante general de las Fuerzas Navales de operaciones en las costas de África.

sos por méritos de guerra; por último, en 1862 y comienzos de 1863 efectúa varios servicios a las Antillas.

EL ÚLTIMO VIAJE

Con motivo de la guerra de Restauración de la independencia dominicana (1863-1865)⁶, se escoge al «General Álava» para transportar a La Habana y Puerto Rico 799 individuos de tropa, incluyendo los 90 tripulantes, un comandante y cinco oficiales, en total 805⁷ personas. Aparte de los soldados de reemplazo, el vapor fue comisionado para llevar en sus bodegas 2.500 fusiles para entregar en la Plaza de Puerto Rico, a disposición del comisario de guerra afecto al material de artillería en dicha plaza y a la orden del Excmo. Sr. Capitán General de Santo Domingo. En el documento del interventor de la Maestranza de Artillería de La Coruña, estas armas para la Infantería y piezas sueltas correspondientes a ellas en número de dos mil quinientos eran: Fusiles Yngleses (sic) transformados, del calibre de a 15 pabonados (sic), con bayoneta, según el último modelo, así como setenta y seis cajones para empaque de los fusiles⁸. Asimismo trasportaba, para entregar en Puerto Rico. 2000 tiendas sacos y otros efectos militares⁹.



Fusil modelo 1859 empleado por las tropas españolas durante la guerra en Santo Domingo (1863-1865).

Preparado para zarpar, el «General Álava» recibe la orden y parte desde La Coruña al mando del teniente de navío Gabriel Pita da Veiga, el 5 de noviembre de 1863, haciendo derrota para pasar entre las islas de Madeira y Canarias. La navegación no

⁶ El 18 de marzo de 1861 fue arriada en Santo Domingo la bandera tricolor de la República y enarbolada la enseña de la reina de las Españas, Isabel II. La soberanía fue entregada por su Presidente, el General Pedro Santana, con el argumento de preservar su país de la amenaza de Haití. El 19 de mayo la Reina española aceptaba la anexión y después de varias escaramuzas independentistas, el 16 de agosto de 1863 estalla la revolución y la guerra contra España que restauraría en 1865 la soberanía dominicana.

⁷ Tanto Cesáreo Fernández en su obra *Nafragios de la Armada Española*, como escrito del Alcalde de S/C de La Palma al Gobernador Civil de la Provincia, coinciden en este número. En el Apéndice II transcribimos, por su interés, este escrito.

⁸ Ver documento en Apéndice III.

⁹ Ver documento en Apéndice III.

ofreció ningún incidente hasta el día 9 por la tarde en que se observó la salida de gases de la carbonera del centro. Al abrirla para reconocer el combustible, se constató que no estaba en combustión, pero sí en fermentación en las capas más profundas y cuya temperatura era mucho más elevada que en la superficie. Para evitar una combustión espontánea, se decidió tapar herméticamente con mantas las bocas de la carbonera, excepto la puerta de la cámara de la máquina, y, aprovechando el gran número de brazos disponibles con la tropa de transporte, se intentó extraer el carbón y alcanzar el centro de fermentación, pero no fue posible debido al vacío causado con el trasiego que, unido al calor de la caldera contigua, crearon un corriente de aire que hacía muy peligrosa la tarea. El vapor se encontraba en latitud N. 29° 36' y longitud O. 11° 37', y el comandante decidió poner rumbo a la isla de La Palma. Arribó al puerto de su capital, Santa Cruz de La Palma, el día 11 a las siete y media de la mañana.



Santa Cruz de La Palma y su bahía a principios del siglo XX.

El «Álava» fondeó en la bahía a una milla escasa de la ciudad, cerca de la extensa playa de arena de Bajamar, junto al imponente risco de La Concepción, y, sosegada la tripulación y la tropa, se apagaron los hornos volviéndose con la tarea de la extracción del carbón¹⁰ que se prolongaría hasta las 11 de la noche en que, debido a la gran cantidad de gases y al insoportable calor que se desprendía de la carbonera,

¹⁰ A las 8 y media de este día 11 se había solicitado a tierra que, por la mañana, se necesitaría un pailebot al costado del vapor para trasladar el carbón.

se tuvo que suspender de nuevo el trabajo, ya que algunos hombres presentaban síntomas de asfixia. A las once y media aparece en el buque el farol rojo e, inmediatamente, se enviaron desde tierra seis lanchas y dos más que estaban a bordo de los buques «Amparo» y «San Miguel» para auxiliar el desembarco de la tropa, si fuera necesario. Cuando todo estaba preparado para el desembarco de la tropa y tripulación, el comandante Pita da Veiga comunica al ayudante de marina que, una vez tapada herméticamente la carbonera, el desembarco de la gente se efectuaría al día siguiente. Y en efecto, al amanecer del día 12 desembarca toda la tropa sin ninguna novedad y con el mejor orden.

El ayudante de marina, ultimado con éxito el desembarco de la tropa, subió a bordo del «Álava» donde se encontraba toda la tripulación ocupada en llevar el buque al punto más conveniente del puerto con el fin de, si el fuego no se pudiera sofocar, anegarlo. Después de agotar todos los recursos, como el inyectar vapor en la carbonera que se intentó sin ningún resultado, la junta de oficiales, con el parecer de los maquinistas, no hallaron otra solución que la de abrir las válvulas para anegar el casco. Tomada la decisión, se trató de hacerlo de modo que fuera posible volver a ponerlo a flote, y se eligió un lugar de fondo limpio, a unas cinco brazas de agua inmediatas a la playa y a una milla al sur de la ciudad. Cuando se iniciaba la maniobra, un cabo se enredó en la hélice; ante este accidente, con la mayor rapidez, largaron las velas de cuchillo. El buque quedó con la proa hacia el mar y la popa hacia tierra, pero aún lejos de la playa, a unas quince brazas de agua y a dos millas de la ciudad. A las dos de la tarde se soltó el ancla. A las cuatro de la tarde, una vez abiertas las válvulas, toda la marinería y oficiales, al no poder permanecer más tiempo en el vapor, desembarcaron y se trasladaron al bergantín «Amparo», donde se había transportado, el mismo día, los equipajes y víveres que se pudieron salvar. Inmediatamente se dispuso una guardia de vigilancia en tierra con soldados de la tropa y un bote de guardia en la proa del vapor con tripulación del mismo. En este estado se pasó la noche.

Al amanecer del día 13, apareció el «General Álava» completamente anegado. Se dispuso el intento de desaparejarlo, pero fue imposible debido a una fuerte marejada; solo pudieron recogerse algunos fragmentos que eran arrojados a la playa por un mar embravecido.

El 14 de noviembre de 1863, se procedió a cortar el cable de la proa y el «General Álava», partido por la mitad por la parte de la carbonera, descansaba definitivamente en su tumba marina, convertido desde ese día en «pecio», a unos diez metros de profundidad, en el fondo arenoso de la playa de Bajamar, en la isla de San Miguel de La Palma.

Los habitantes y autoridades de la ciudad de Santa Cruz de La Palma vivieron con preocupación la tragedia del naufragio, pero su respuesta fue, sin duda, ejemplar como

demuestran las crónicas de la época. La tropa fue alojada en el cuartel de San Francisco y los oficiales en casas particulares. La Alcaldía¹¹ se ocupó de proveer suministros y como decía un periódico de la isla

«habiéndose visto al Sr. Alcalde y algunos Sres. Concejales entrar tienda en tienda con los soldados destinados a hacer las compras, impidiendo así que los artículos de primera necesidad subiesen de precio en perjuicio del pueblo. El Sr. Gobernador militar interino, en el acuartelamiento de la tropa, ha desplegado también el mayor celo y actividad, lo mismo que el Sr. Ayudante de Marina en la parte que a su departamento correspondía».



Imagen de la bahía y de la ciudad de Santa Cruz de La Palma (principios del siglo XX) en el que se aprecia el risco de La Concepción y dos navíos fondeados cerca del lugar donde reposa el pecio del «General Álava». Archivo J. L. Vandewalle

Cuando la noticia del siniestro llega a la capital de la provincia, Santa Cruz de Tenerife, se enviaron dos navíos con auxilios; desde Cádiz y con el mismo objetivo partió la goleta «Concordia». El 22 de noviembre, apareció en Santa Cruz de La Palma el pailebot «General Prim» que llevaba a bordo al segundo comandante de marina, quien determinó que se habilitasen algunos de los buques que se encontraban en la bahía para trasladar a la tropa a Tenerife. Los elegidos fueron el «Rosario», el «San Miguel» y el «Amparo». El 23 llegó la polacra «Gravinia» con el mismo objetivo. Partió, el mismo día, con cien hombres.

¹¹ Lorenzo Rodríguez, Juan B. Noticias para la Historia de La Palma. Tomo III, pág. 355.

El día 24, arribó a la bahía el vapor británico «Speedwell», que había salido también de Tenerife por ofrecimiento espontáneo de su comandante *Mr. Cottam*¹². Recogió y trasladó a 685 hombres, el resto embarcaron en el «General Prim» con destino a Tenerife.

El miércoles 25 del mismo mes, y como colofón nefasto al siniestro, tuvo lugar un acontecimiento aciago. En el «Speedwell» se habían trasladado, desde Tenerife, dos buzos para extraer el armamento de las bodegas del «Álava» y, al sumergirse uno de ellos llamado Santiago Gerónimo Hernández, se ahogó mientras intentaba rescatar algunos fusiles. Realizada la autopsia por el médico del «Álava» Don Domingo Pazos Martínez y el facultativo Don José María Kabana, fue enterrado en el cementerio católico de esta ciudad.

El 9 de diciembre llegó al puerto el «Concordia» al mando del teniente de navío Gabriel Campo. El buque arribaba para intentar rescatar efectos del vapor siniestrado. Cuatro buzos estuvieron algunos días sumergiéndose en el pecio y lograron extraer, entre otros enseres, la mayor parte de las cajas de fusiles y algunos sueltos que aún quedaban en sus bodegas.

En la noche del día 13, la oficialidad del batallón provincial de esta isla obsequió a los jefes y oficiales del «Álava» y del «Concordia», con un brillante baile y un espléndido refresco en la casa del capitán mas antiguo don Francisco García Pérez¹³.



Casa señorial en la calle Real de Santa Cruz de La Palma, donde se ofreció el baile y refresco.



Retrato del capitán Don Francisco García Pérez. Archivo M. Garrido.

¹² El Gobierno español, como testimonio de gratitud por su servicio de auxilio, le obsequió un sable de honor de buena hoja toledana.

¹³ Lorenzo Rodríguez, Juan B.: *Ibidem*.

La tripulación del «General Álava» se embarca en el «Concordia» con rumbo a Cádiz, donde llegan el 27 de diciembre. Se procedió, de inmediato, a la formación de un tribunal competente con objeto de averiguar lo sucedido con la consiguiente pérdida del vapor. El 12 de marzo se celebra el Consejo de Guerra que absuelve de todo cargo al Comandante Gabriel Pita da Veiga, y reconoce, también, que todos los individuos de la dotación se habían hecho dignos de elogio por su ejemplar comportamiento.

EL COMANDANTE



Fotografía
de Gabriel Pita
da Veiga y Sollosso.

Gabriel Pita da Veiga, nació en el Ferrol, provincia de La Coruña, el 2 de junio de 1826. Era hijo del capitán de navío Andrés Pita da Veiga. Guardia Marina en 1842 asciende a alférez de navío en 1848 y a teniente de navío el 5 de noviembre de 1856. Navega por las costas de la Península y África, Europa y las Antillas, Filipinas y China (1845-1860). Estaba condecorado con la Cruz de Caballero de la Orden de Isabel La Católica.

Entre otros servicios, fue comandante del vapor «D. Antonio Escaño» (1860); 2º comandante del vapor «Isabel II» así como también 2º comandante de la fragata «Cortés» (1861). Su último destino fue el de comandante interino del vapor «General Álava» el 28 de octubre de 1863.

Desde el mismo 11 de noviembre, Pita da Veiga comunica al comandante de marina del Tercio de Canarias lo sucedido con el vapor y, el día 15, en escrito que trascribimos a continuación, que recoge el proceso sumario, informa de su pérdida.

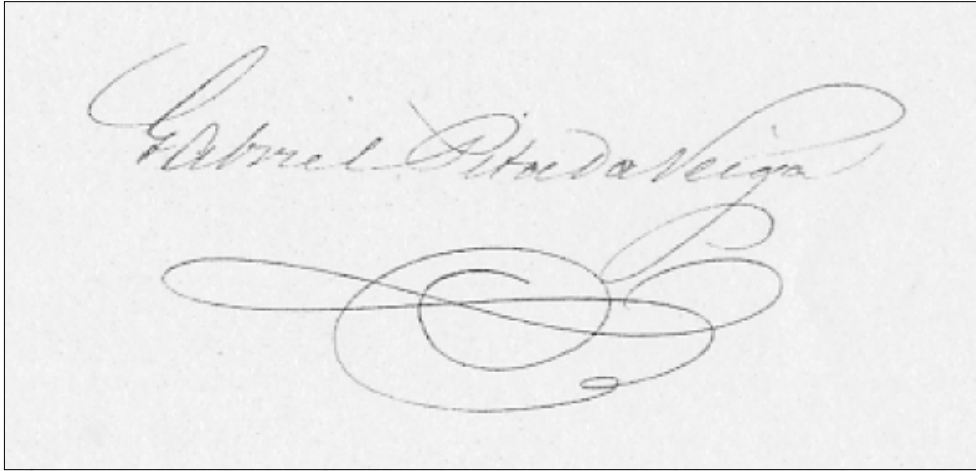
«En mi oficio del 11 del corriente, tuve el honor de participar a V.S. la fermentación del carbón que me había obligado a arribar a este Puerto y manifestarle la creencia en que estábamos entonces de que podría sofocarse para continuar nuestra comisión, pero lejos de suceder así, el incremento que tomó me obligó a desembarcar los transportes y en completo estado de combustión el carbón a las 10 de la mañana del 12 y sin posibilidad de dominarlo, oído el parecer de los oficiales se resolvió a anegar el buque en fondo proporcionado con objeto de poderlo salvar. Lo que ejecuté a las 12 horas y 30 minutos; pero la mar del NE que empezó a recalar una hora después y que fue en aumento nos quitó toda esperanza de lograrlo y posibilidad de trabajar en la salvación de pertrechos, hallándose el día completamente desfondado y desarbolado el vapor.

El Ayudante de Marina me asistió con la mayor eficacia proporcionando cuantos recursos se podían reunir y permaneció a bordo todo el tiempo que no le ocupaba en tierra aquel trabajo; en un almacén que proporcionó se metieron los pocos efectos salvados y en un edificio que por su mediación cedió el Alcalde de esta ciudad estábamos todos alojados esperando las órdenes del Excmo. Capitán General del Departamento de Cádiz, al que es esta fecha doy cuenta detallada de lo ocurrido.

Dios guarde a V.S.

Santa Cruz de la Palma 15 de noviembre de 1863

(Firmado) Gabriel Pita da Veiga».

A black and white photograph of a handwritten signature in cursive script. The signature is written in dark ink on a light-colored background. The name 'Gabriel Pita da Veiga' is clearly legible, with a large, decorative flourish below it.

Firma manuscrita de Gabriel Pita da Veiga.

EL PROCESO

Las primeras averiguaciones sobre lo sucedido comienzan con el informe que, desde Santa Cruz de La Palma, la Ayudantía Militar de Marina del distrito de La Palma, firmado por Antonio Felipe Carmona, envía al Comandante Principal de la provincia con fecha 15 de noviembre.

El 22 de noviembre, llega a Santa Cruz de La Palma el 2º comandante militar de la provincia Carlos Mac Mahon, como fiscal instructor de la causa y nombra como escribiente a José Fernández y Rodríguez. Toman declaración bajo juramento a las siguientes personas:

- Al comandante del vapor, Gabriel Pita da Veiga y Sollosso.
- Al 2º comandante y segundo piloto graduado de alférez de fragata, Manuel Pulleyro.
- Al piloto de derrota, Ramón Galera.
- A los cuatro maquinistas y ayudantes de maquinas, médico, capellán y contraestre, entre otros.

Toda esta documentación se envía a Cádiz y el 11 de enero de 1864 y en un oficio cuyo membrete dice:

Ramón de Bustillo y Barreda, comendador de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, de Isabel la Católica y de San Gregorio de Roma, caballero de la

de San Hermenegildo y de San Jorge de la reunión de Nápoles, condecorado con la Cruz de la Marina de diadema Real, brigadier de la Armada Nacional y mayor general del departamento de Cádiz; de orden del Excmo. Sr. Capitán General del mismo.

El escrito dirigido al capitán de fragata Federico Lobatón y Prieto, nombrado juez fiscal de la causa, dice: «*Acompaño a U. la sumaria instruida para aclarar las causas que motibaron (sic) la pérdida del vapor Gral. Álava, para que proceda a la instrucción de ella, para ser oída y fallada en Consejo de Guerra...*»

Como defensor de Pita Da Veiga se designa al capitán de fragata Juan Bautista Topete y Carballo, que el 11 de marzo de 1864, expone un discurso encendido, completo y clarificador que raya en la perfección, y exculpa de toda culpa a su defendido y que, entre otros brillantes argumentos, alude al objetivo cumplido de salvar a la tripulación, diciendo:

«¿Quién no ha de comprender siquiera sea por un instante su horrible y desesperada posición ante una muerte oscura y olvidada, que se espera, que se ve venir, que se acerca, que casi te toca y que no acaba de llegar? Pero una maniobra pronta, enérgica, decisiva, audaz y abenturada (sic) le salva de aquel inminente peligro ¿Quién ha presenciado su lucha? ¿Quién aplaude su valor? ¿En donde se le preparan los laureles del triunfo? ¿Dónde está su recompensa?...».

El 12 de marzo de 1864, el Consejo de Guerra instruido al comandante del vapor «General Álava» El teniente de navío Gabriel Pita da Veiga y Sollosos falla y le absuelve de toda culpa en el siniestro disponiendo que no constase nota desfavorable alguna en su hoja de servicios¹⁴.

EPÍLOGO

Algo más de un siglo estuvo el pecio del «Álava» durmiendo, sin sobresaltos, en su lecho de arena negra de la playa de Bajamar. Quizás solo incordiado por la mirada de algún que otro pescador que arrojaba sus artes en la zona de su descanso, hasta que a partir de la década de los años setenta del pasado siglo, fue sistemáticamente saqueado en lo poco, o mucho, que todavía debía atesorar en su interior e

¹⁴ Archivo General de La Marina Álvaro de Bazán. Causas. Leg. 3625/5.

inmediaciones¹⁵. Solo se han salvado algunos objetos que sepamos, gracias al celo del director del Museo Naval de Santa Cruz de La Palma, José Feliciano Reyes, y que se conservan en dicho Museo¹⁶.

En los años noventa con motivo de la construcción de la nueva avenida exterior de acceso a la ciudad de Santa Cruz de La Palma y el acondicionamiento de una nueva playa en Bajamar, el pecio del « General Álava» quedó sepultado y, quizás, olvidado para siempre.

¹⁵ Es posible que alguna actuación hubiera obtenido el permiso necesario, aunque no nos consta actualmente ninguna operación de este tipo, ni donde se encuentra el fruto de la misma, exceptuando un informe técnico y un posterior reportaje fotográfico realizado en 1989 por el C.N. de Investigaciones arqueológicas submarinas perteneciente al Ministerio de Cultura.

¹⁶ Solo son pequeños objetos: restos de un fusil, culata, cubre gatillos y adornos; una pieza manual de bomba de achique, un porta quinqué de pared en bronce y una bomba de inodoro.

APÉNDICE I

En 1859 el Ministro de Marina de su majestad la reina Isabel II (1833-1868), promulga la ley de «incremento de Fuerzas Navales» que representó un paso importante para conseguir una escuadra moderna. Se adquiere en Inglaterra para el servicio en Filipinas de las goletas de hélice y casco de hierro de la «Santa Filomena», «Constancia» «Valiente» y «Animosa» y para trasportes los vapores descritos y de los que hemos encontrado alguna información que relacionamos:

Sobre estos vapores hemos encontrado un documento de la Dirección de Armamentos, custodiado en el Archivo Álvaro de Bazán, en el que se dice literalmente:

Nota de los nombres que tenían los cinco vapores adquiridos en Inglaterra para el servicio de transportes y del que deben tener según Real orden de esta fecha.

Alpes	San Francisco de Borja
Andes	San Quintín
Tenerife	Patiño
Taurus	Marqués de La Victoria
Lebanon	General Álava

Madrid 2 de Julio de 1859

En otro documento se acusa recibo de la Real Orden sobre los nombres que deben tomar los dos últimos vapores adquiridos para el apostadero de Filipinas y que son el «Luna» y el «Duque Rothesay» y que deben tomar los nombres de «Malaespina» y «D. Antonio de Escaño».

Y por último encontramos una comunicación del director de ingenieros de la Armada José Manuel Pareja, de 8 de junio de 1859, en el que comunica y remite al Ministro de Marina el contrato y plano de un buque de vapor para transportar madera o carbón y hasta quinientos hombres en la Península que se está terminando de construir en *Cork* y que ha adquirido para el Gobierno de Su Majestad. La nota original se encuentra en el expediente del vapor «Ferrol».

Estos vapores adquiridos como transportes de guerra con motivo de la guerra de África (1859-1860) prestaron servicio a la Armada Española según relacionamos a continuación:

«General Álava» de 1500 toneladas y 280 caballos. Se perdió el 14 de noviembre de 1863 en Santa Cruz de La Palma (Isla de La Palma–Canarias). Su coste fue de 1.088.041,43 pesetas (cuarenta mil libras esterlinas)¹⁷.

«San Francisco de Borja» de 1300 toneladas y 300 caballos. Prestó servicio en la Península y Cuba, causa baja en 1883. Su coste ascendió a 691.899,26 pesetas (25.000 libras esterlinas).

¹⁷ Entre paréntesis coste en libras esterlinas según documentación original consultada.

«San Quintín» de 1300 toneladas y 300 caballos. Prestó servicio en Cuba y Filipinas y causa baja en 1894. Costó 770.011,58 pesetas (25.000 libras esterlinas).

«Marqués de la Victoria» de 1200 toneladas y 160 caballos. Estuvo asignado a la Escuadra del Pacífico y al Apostadero de Filipinas, causando baja en 1884. Su coste ascendió a 558.068,25 pesetas (37.500 libras esterlinas).

«Patiño» de 1200 toneladas y 160 caballos, asignado al Apostadero de Filipinas causando baja en 1880. Su coste fue de 526.471,53 pesetas (37.500 libras esterlinas).

«Malaespina» de 800 toneladas y 150 caballos. Para Filipinas naufragó a consecuencia de un tifón en 1867.

«D. Antonio de Escaño» de 800 toneladas y 130 caballos. Prestó servicio en la Península causando baja en 1871.

« San Antonio» de 600 toneladas y 90 caballos. Prestó servicio en la Península y causa baja en 1884. Coste, 484.004 ptas.

«Ferrol» de 800 toneladas y 120 caballos. Para el servicio en la Península causa baja en 1878. Coste, 379.684,55 ptas.¹⁸

¹⁸ Fuente: Lledó Calabuig, José. «Buques de Vapor de la Armada Española» Madrid, 1997.

APÉNDICE II

Trascripción literal de un escrito enviado por el Alcalde de la ciudad de Santa Cruz de La Palma, Miguel Pereyra Pérez, al Gobernador de la Provincia con motivo del naufragio del «General Álava».

Alcaldía

Al Sr. Gobernador Civil de esta Provincia

Noviembre de 1863

El 11 de los corrientes llegó a este puerto por arribada forzosa a causa de haberse incendiado una de las carboneras, el vapor de Guerra Español nombrado General «Alava» que fue embarrancado en la tarde del 12, su comandante Don Gabriel Pita da Veiga, procedente de La Coruña y con destino a las Antillas, conduciendo 799 individuos de tropa y 6 Gefes y oficiales que fueron desembarcados en la mañana del 12, y no teniendo el Comandante recursos para socorrer a la tropa, acudió a esta Alcaldía para que facilitase alojamiento y demás necesario. La Tropa fue alojada en el Cuartel y los oficiales en casas particulares: les he suministrado pan, leña, luz, calderos, etc.; y lo demás necesario para el rancho se ha tomado en un almacén con promesa de pago, y siendo tan urgente el suministro de esta tropa porque carecen de todo, he dispuesto tomar el dinero de la cantidad existente del 50 por ciento que debe suplir este Ayuntamiento para la obra del muelle de esta ciudad y atendiendo a lo apurado del caso, espero que S.S. aprobará la medida adoptada por mi se servirá dar sus disposiciones a fin de que ingrese el reintegro de la cantidad tomada, que pagado que sea el todo accenderá a dos mil reales diarios aproximadamente.

Dios Guarde.

APÉNDICE III



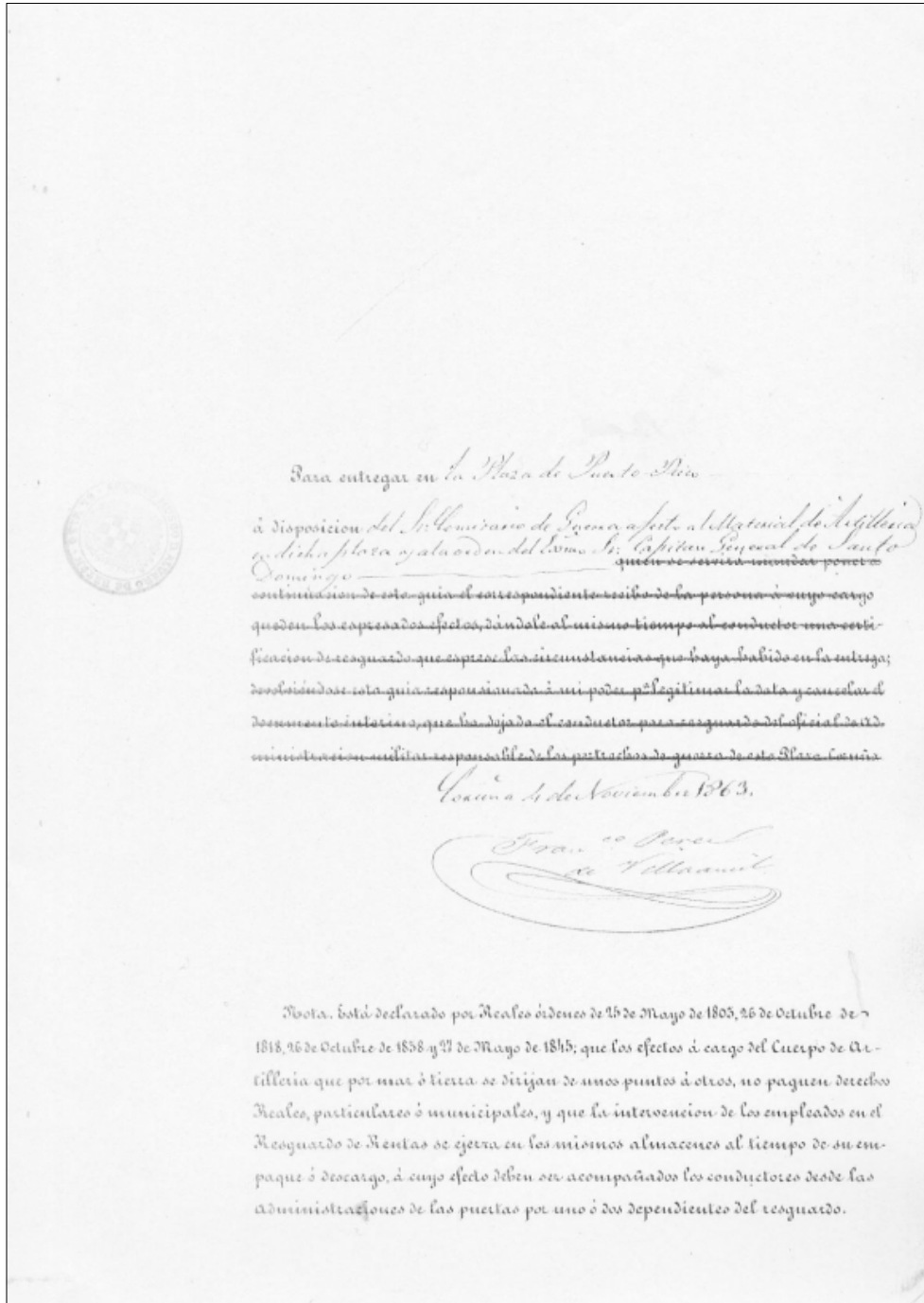
EL COMISARIO DE GUERRA,
Interventor de la Maestranza de Artillería
de la Coruña.

En virtud de Real Decreto de 29 de Octubre último, y de Real Cédula de 1.º de Diciembre último, en virtud de las cuales se ha acordado que el Comisario de Guerra de la Maestranza de Artillería de la Coruña, intervenga en el pago de las cuentas de la Maestranza de Artillería de la Coruña, desde el día 1.º de Enero de 1870.


los efectos que á continuación se expresan á saber:

*Sumas para la Inspección y
 gastos sueltos correspondientes á ellas.
 Desde el primer de Enero último á fin de Diciembre último, según el sistema establecido en el Real Decreto de 29 de Octubre último, y según el sistema establecido en el Real Decreto de 1.º de Diciembre último.*

	Reales	De Escudos	Amil.
<i>Sumas para la Inspección y gastos sueltos correspondientes á ellas.</i>			
<i>Desde el primer de Enero último á fin de Diciembre último, según el sistema establecido en el Real Decreto de 29 de Octubre último, y según el sistema establecido en el Real Decreto de 1.º de Diciembre último.</i>	110	100	..



65



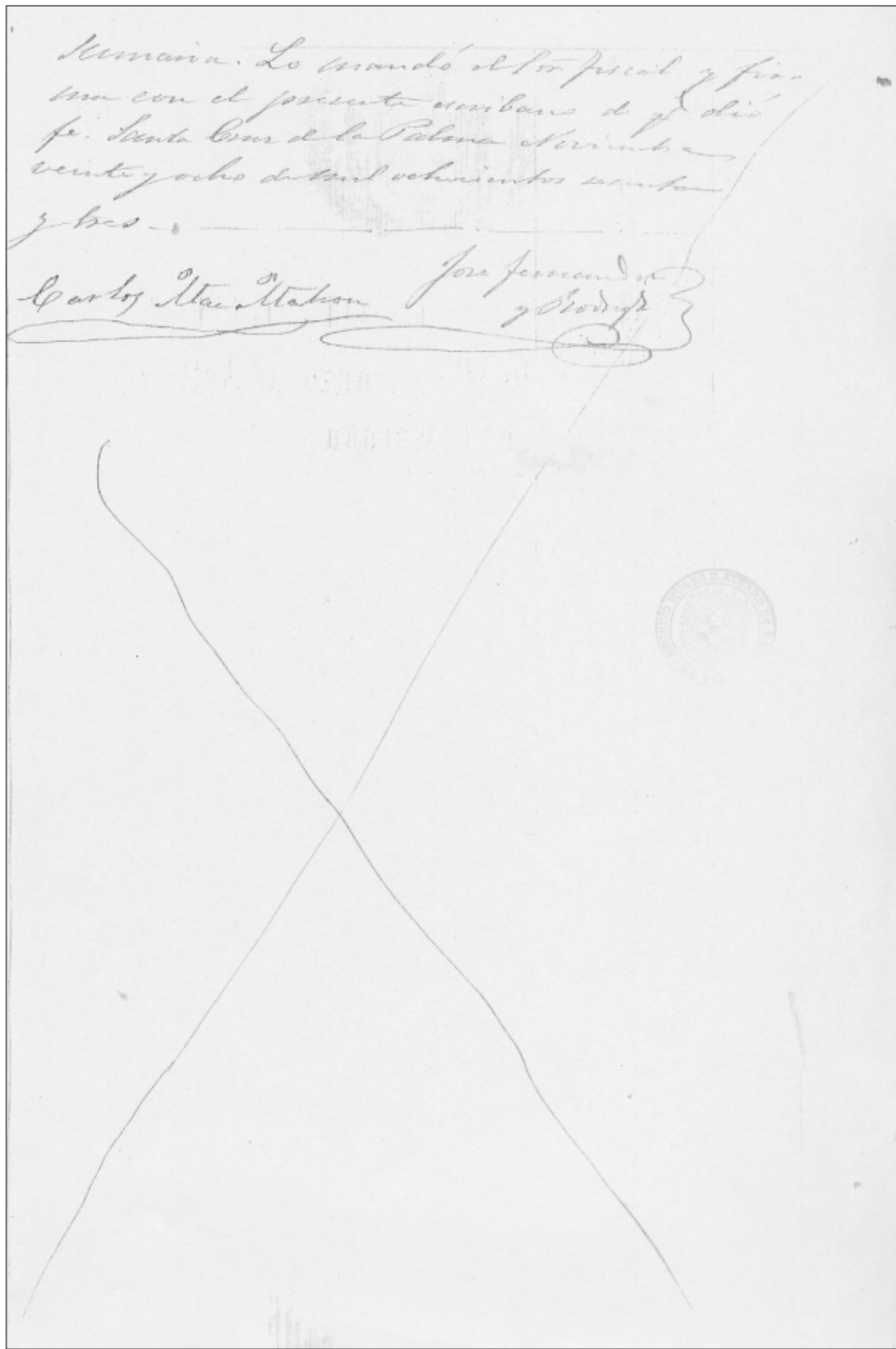
EL COMISARIO DE GUERRA,
Interventor de la Maestranza de Artillería
de la Coruña.

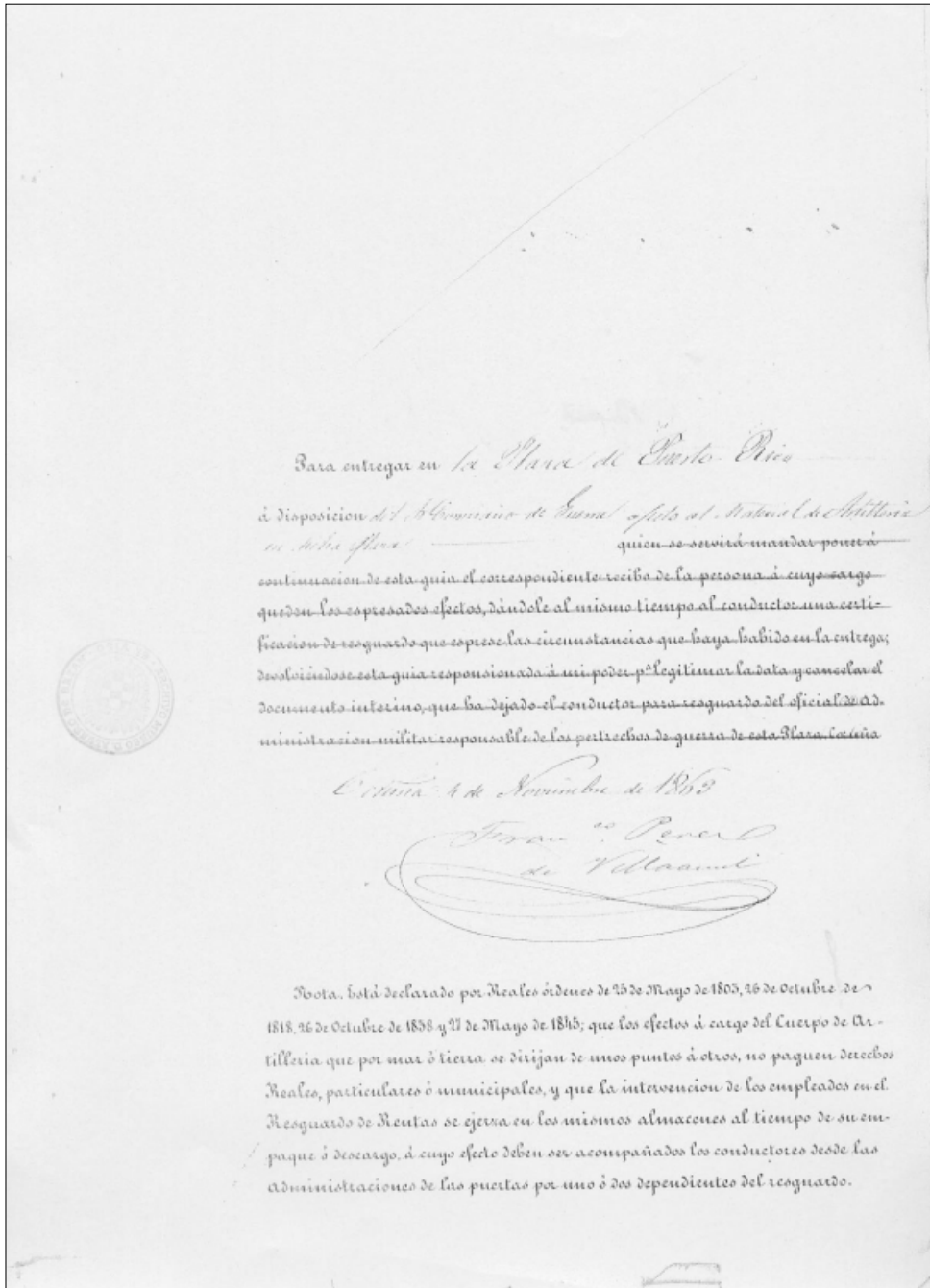
En virtud de O.º con telegrama de 23 de octubre último, se mandan en el Arsenal de Guerra, Maestros y serenos de P. Luis Muñoz, 907 Condottabile de 1.ª Clase.

los efectos que á continuación se expresan á saber:

	Recos.	De Servicio.	Suñtil.
<i>Cartuchos de Cañón y esparto</i>	16
<i>Plis de esparto: quince.</i>			
<i>Especto de Sangre</i>			
<i>Orificios ordinarios de espaldas veinte y nueve.</i>		29	
<i>Chispallas para buñdas 15000: cuatro mil</i>	4000
<i>Mucho de una mano para buñdas con mangos:</i>			
<i>.. setecientos</i>	700
<i>Panas para buñdas: sacos de mil</i>	..	2000	..
<i>Palo para buñdas idem: mil quinientos</i>	150	760	..
<i>Verdes de esparto treinta</i>	30

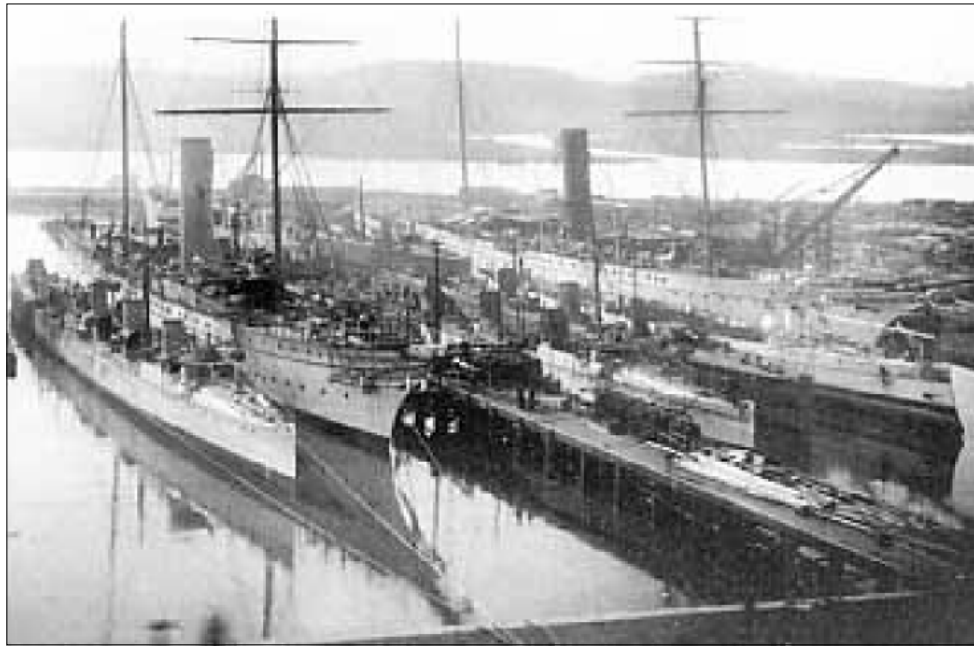
Vanse estos documentos á la



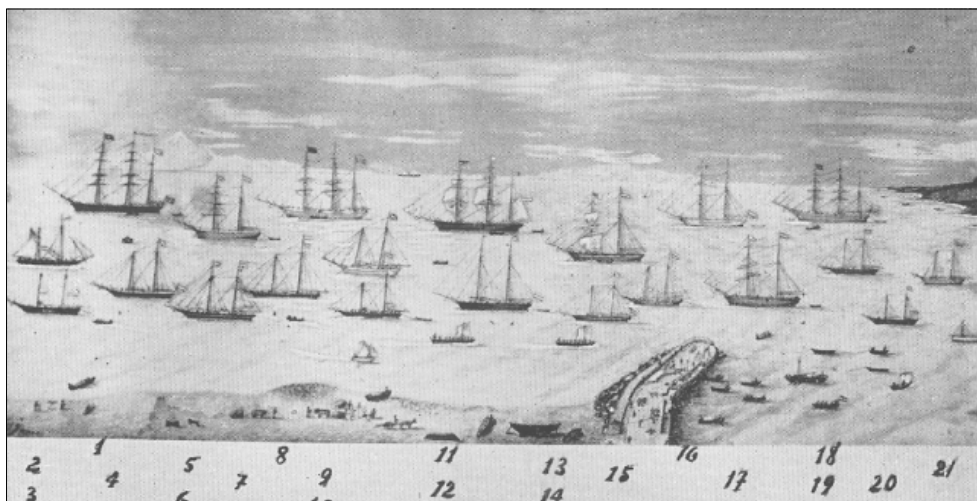


APÉNDICE IV

Apéndice fotográfico



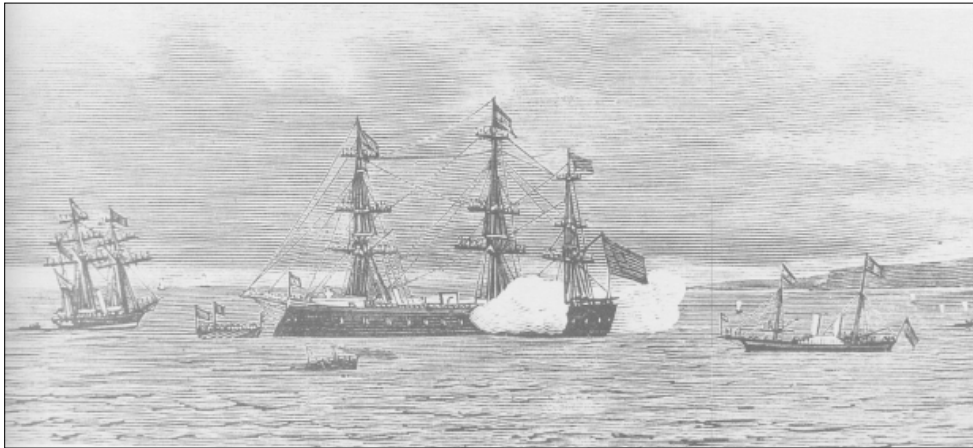
Astilleros de J&B Thomson, Rio Clyde, en Escocia, donde fue construido el vapor «General Álava».



Acuarela de época donde aparecen los barcos fondeados en la rada de Santa Cruz de La Palma, el 2 de mayo de 1876, y donde se encuentran el «San Miguel» y el «Rosario», que tuvieron parte activa en la ayuda prestada el «General Álava» en noviembre de 1863. Museo Naval de Santa Cruz de La Palma.

Nombre de los barcos

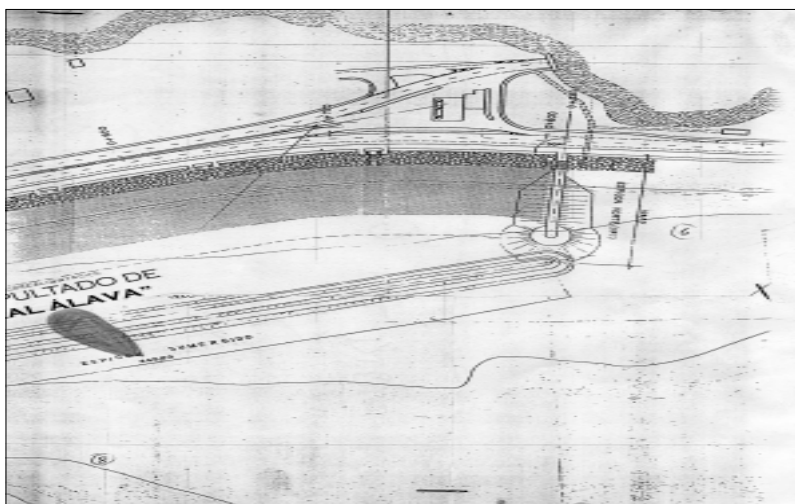
- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1 «La Verdad» | 11 «Ciscar» |
| 2 «El Milagro» | 12 «Adriano» |
| 3 «Tres de Mayo» | 13 «Panchito» |
| 4 «San José» | 14 «Mensajero» |
| 5 «San Miguel» | 15 «Mosquito» |
| 6 «Santiago» «Patiño» | 16 «Rosario» |
| 7 «Pensamiento» | 17 «PaquetedeVenezuela» |
| 8 «Triunfo» | 18 «María Luisa» |
| 9 «Águila» | 19 «Adelaida» |
| 10 «Carmen» | 20 «Pollito» |
| 21 «Santa Ana» | |



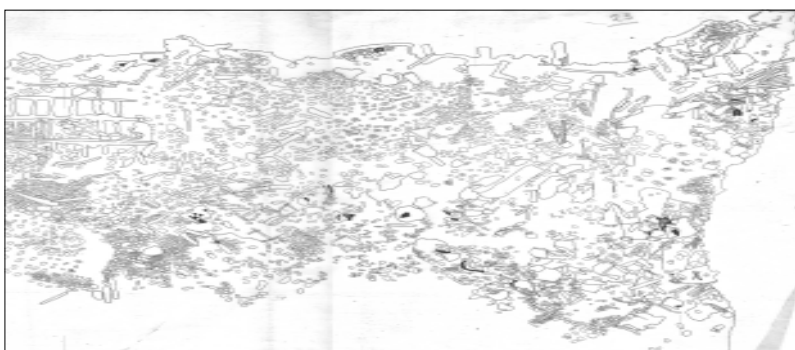
Goleta de hélice «Concordia» junto a la fragata «Numancia». A la derecha el vapor «Ferrolano». Buques de vapor de la Armada Española. José Lledó Calabuig. (Aqualarga Editores S.L. Madrid 1997).

El Comandante Pita da Veiga y su tripulación se embarcaron rumbo a Cádiz en la Goleta «Concordia» a donde llegan el 27 de diciembre de 1863.

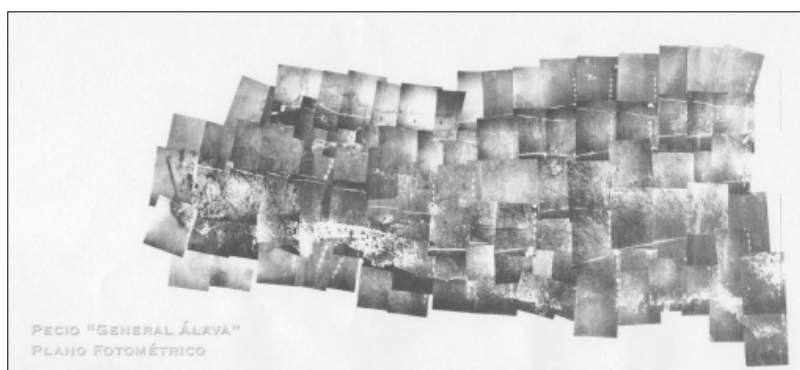
Apuntes sobre el incendio y pérdida del vapor de S.M. "General Álava" en la isla de La Palma



Pecio sepultado del «General Álava». Museo Naval de S/C de La Palma.



Plano del pecio del «General Álava». Museo Naval de Santa Cruz de La Palma.



Plano fotométrico del «General Álava». Museo Naval de S/C de La Palma



Recreación realizada por Andrés Guillén Pérez sobre una fotografía de la bahía de Santa Cruz de La Palma, insertando el vapor «General Álava» en el lugar que, aproximadamente, naufragó.

Apuntes sobre el incendio y pérdida del vapor de S.M. "General Álava" en la isla de La Palma

ARCHIVOS CONSULTADOS

Archivo del Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma.

Archivo General de la Marina «ALVARO DE BAZAN» Ciudad Real.

Archivo del Museo Naval, Madrid.

Archivo del Museo Naval de Santa Cruz de La Palma.

Archivo de la Sociedad Cosmológica de Santa Cruz de La Palma.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Calabuig, José Lledó: Buques de vapor de la Armada Española, Madrid, 1997.

Fernández, Cesáreo: Naufragios de la Armada Española, Madrid, 1867.

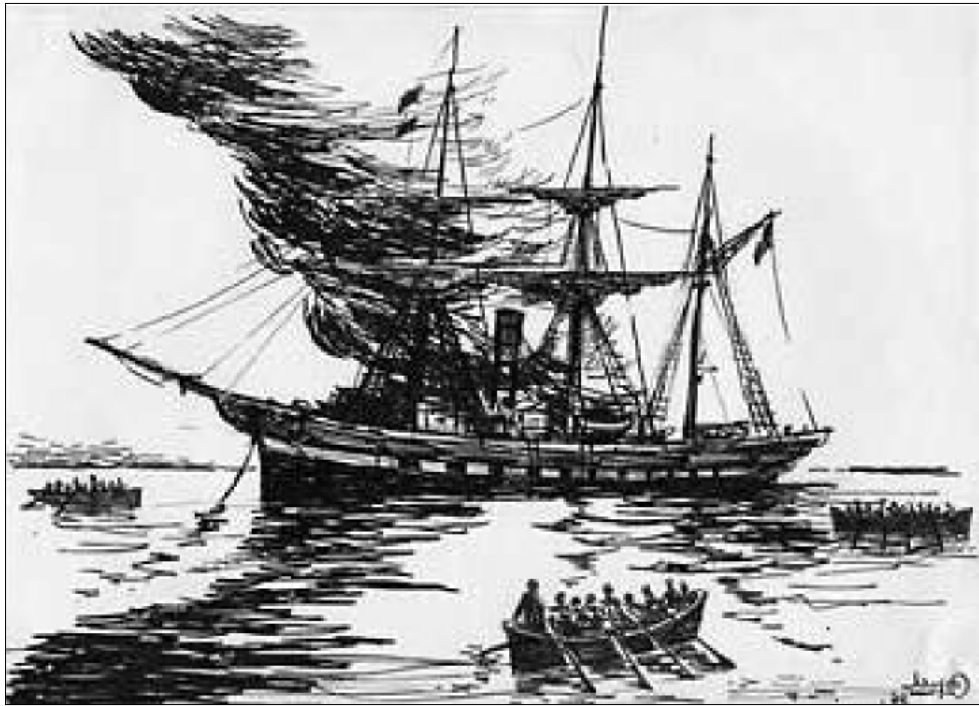
Lorenzo Arrocha, Jesús Manuel: Galeón, Naufragios y Tesoros, S/C de La Palma, 1999.

Lorenzo Rodríguez, Juan Bautista: Noticias para la Historia de La Palma, I Tomo, La Laguna(Tenerife)-Santa Cruz de La Palma,1987.

Lorenzo Rodríguez, Juan Bautista: Noticias para la Historia de La Palma, II Tomo, La Laguna (Tenerife)-Santa Cruz de La Palma, 1997.

Lorenzo Rodríguez, Juan Bautista: Noticias para la Historia de La Palma, III Tomo, Santa Cruz de La Palma, 2000.

Yanes Carrillo, Armando: Cosas Viejas de la mar, S/C Palma, 1953.



Dibujo de Francisco Noguero, cortesía del autor.

