

401

F

SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA

35 Ejec

BUQUES DE VAPOR CON CASCO DE HIERRO

BUQUES DE VAPOR CON CASCO DE HIERRO

“GUADALUPE Y MOCTEZUMA”

En los anales de la marina, primera mitad del siglo XIX, se construyó un vapor de guerra, el *Castilla* que junto con su pareja, el *León*, fueron pioneros de la marina de guerra de vapor y sus recuerdos son casi una nebulosa.

Pero lo curioso del caso es que estos buques no se construyeron para la Armada Española, si no que se compraron *de segunda mano a la entonces recién nacida Marina de Guerra de México*, caso aparentemente insólito y no excepcional como vamos a ver.

Al remontar el primer cuarto del siglo XIX los buques de madera de tres puentes, eran todavía el baluarte del imperio inglés; muchos de estos buques fueron protagonistas en Trafalgar y en Cabo San Vicente, imponiendo la Paz Británica en el mundo entero.

Pero aquel invento del vapor aplicado a la navegación iba a tener sus consecuencias, incluso para los navíos de tres puentes.

En 1827 ya había ochenta y un vapores de madera clasificados en el Lloy's Register, pero era obvio que la construcción de madera no era adecuada con las máquinas de vapor, debido a las vibraciones, carboneras, calderas... además de que los cascos de madera no podrían excederse de los trescientos pies de eslora y es claro que los vapores requerían de más.

Por esa razón se utilizó el hierro, el que ya se había empleado con anterioridad en 1780 para construir en North Lancashire, gabarras con este material. Posteriormente en 1818 se construyó toda una serie de botes de hierro para Forth & Clyde Canal Co. Era indudable que el empleo del hierro en los buques era un buen invento, pues esto representaba: mayor duración, el ser inmunes a la broma y el teredo; menor riesgos de fuego y ni expuestos al quebranto por varada, ni topes a la eslora ya que los vapores tendían a ser mayores. Además de que incluirían los mamparos estancos transversales que era el principio en la técnica de las esloras inundables.

Es así como entra en la locura del empleo del hierro, casi al inicio del empleo del vapor, construyéndose varios buques mercantes.

En 1824 nació la "Birkenheas Iron Works" por el empeño de un desafío a la armada inglesa tradicional. Cuatro años después se une a esta firma un hombre excepcional. John Laird. Casi inmediatamente construyó para la "Irish Island Steam Navigation Company", una gabarra de hierro de 98 pies y al año siguiente esta misma compañía Irlandesa, encargó a Laird, la construcción de un vapor de hierro el *Lady Lansdowne* de 113 pies de eslora, que incorporó a su construcción precisamente los primeros mamparos transversales de acuerdo con la idea de John Laird.

Cuatro años después se botaba al agua el *John Randolph* primer vapor de hierro construido para armadores norteamericanos y poco más tarde se lanzaba el *Rainbows* para General Steam Navigation, que era el mayor vapor proyectado hasta esa fecha.

En 1838 John Laird construía el *Robert F Stockton* que fue el primer vapor de hélice y casco de hierro. Hasta la Compañía de las Indias Orientales encargaban sus buques de vapor y hierro a los astilleros de Sirkenhea a orillas del Morrey. Era indudable que la marina mercante había abierto brecha con singular ímpetu en un astillero que más tarde iba a dar días de gloria a la Inglaterra Victoriana.

Desde el Olimpo de Almirantazgo se contemplaba, no sin cierta inquietud, la revolución que había causado John Laird en un mundo tan conservador y tradicional como la marina mercante, cuyo lema venía siendo "de Madera con Hombres de Hierro". Pero la Royal Navy se resistía y no quería nada de pruebas y concesiones a la nueva especulación científica, que pudiera comprometer la flota existente de Su Majestad, que puesta en línea de fila, podía cubrir la derrota desde el Peñón de Gibraltar a Cowes en la Isla de Wight sin perderse de vista un buque de otro.

Pero a la larga, la razón se impuso, ya que el casco de hierro representaba en peso, la tercera parte del desplazamiento de un buque, mientras que el mismo de casco de madera era la mitad aparte de otras ventajas como la mayor cantidad de combustible que podía llevar en las

carboneras en relación con otro de madera en igualdad de condiciones, por lo que al margen del aumento en la potencia del equipo propulsor presentaba un sorprendente adelanto. Además el casco de hierro era más apto para el blindaje de los buques de guerra, y no se proyectan las peligrosas astillas durante el combate como en los barcos de madera.

Otra ventaja de los buques de hierro era la de no sufrir quebranto en las varadas y además con la mayor eslora que podía darse, representaba mayor velocidad en la igualdad de potencia "*Dame quilla y te daré millas*". Eran evidentes las ventajas que pudieran derivarse de la posible introducción de la construcción de hierro en la Armada, lo cual debía tomarse muy en consideración.

¿Pero quien se atrevería a dar el primer paso?

No había Almirantes dispuestos al cambio, ni políticos agresivos dispuestos a romper con los moldes de una construcción naval secular, embarcándose en una aventura que podía hacer tambalear el poder naval y al Imperio.

Y aquí surge el pretexto técnico ¿Qué pasaría con las agujas magnéticas en un casco de hierro?, ¿Cómo podría compensarse semejante carga magnética?, ¿Con que garantía de seguridad podrían darse rumbos y hacer evolucionar una escuadra en el futuro si se adoptaba para el casco de los buques de la Armada el hierro?, definitivamente era una peligrosa locura. A mayor abundamiento a estas razones estaba lo manifiesto por un acreditadísimo científico naval, el profesor Sir George Airy, desde el Observatorio de Greenwich advertía seriamente sobre el gravísimo problema de la compensación de compases a bordo de los buques metálicos del futuro.

El dictamen oficial acerca de la diabólica invención decía que: "*It was calculated to strike a fatal blow at the naval supremacy of the Empire*".

Pero John Laird terco, de sangre escocesa, siguió remando contra viento y marea, con la colaboración de un ingeniero francés Dupuy de Lome que acaba de llegar a Inglaterra para aprender la nueva teoría de los cascos metálicos. Dupuy fue el alma innovadora de la nueva marina de Francia y estaba entusiasmado con la idea de una nueva armada de hierro y tanto se enamoró de ella que empujó a Laird para que empezase por su

cuenta y sin encargo previo alguno, al desarrollo del proyecto de un nuevo barco, una fragata de guerra totalmente metálica.

En 1839 se habían construido en Birkenhead, cuatro cañoneras de hierro de rueda y de 600 toneladas, para la East India Company que se envían a china siendo, una de ellas, el *Nemesis*, el primer barco de hierro que dio la vuelta al cabo de Buena Esperanza.

Intentó Laird persuadir al Almirantazgo para que se lanzase a contratar con el su fragata en proyecto, pero al ver que no lo conseguía revisó los planos y el número 42 de grada empezó a poner por su cuenta y riesgo, la quilla de la construcción del que había de ser el mayor vapor de guerra del mundo con casco de hierro. Ya se presentaría algún comprador. Laird y Dupuy estaban convencidos de que su idea a corto o largo plazo triunfaría.

En la construcción No. 42 el buque tenía 187 pies de eslora en cubierta por 30 pies de manga y 16 pies de puntal. Su calado era de 9 pies para un desplazamiento máximo de 818 toneladas, con carboneras -300 toneladas- para 10 días. Su máquina de 240 caballos nominales y 614 indicados, fue construida en Liverpool por George Forrester. Accionaba dos ruedas de paletas de 21 pies de diámetro que giraban a 22 revoluciones por minuto y le daba al barco una marcha de 9 nudos. Contaba con tres calderas de tres hornos.

Al final de sus días de este buque tenía asignado un desplazamiento oficial de 1300 toneladas.

En principio iba a llevar aparejo de fragata con tres palos cruzados. La principal dificultad que presentaba el proyecto era la disposición de la artillería que tradicionalmente se había venido emplazando como es sabido en la cubierta de batería con portas de forma análoga a la de los navíos de dos y tres puentes. La adaptación de las ruedas y la estructura metálica de los costados y cuadernas, hacían prácticamente inutilizable el sistema artillero anterior.

La disposición de la artillería se solucionó suprimiendo la batería, (verdadera revolución del arte naval militar) y emplazando sobre cubierta principal dos piezas de un calibre muy superior al usado hasta entonces en buques de su clase. El barco iba a llevar dos grandes cañones de pivote

de 68 libras, uno a proa y otro en colisa a más de otras pequeñas distribuidas por el combés. Podemos decir que, con esta construcción desaparecía la fragata clásica que volverá a renacer años después con el crucero y nacía esa unidad particular denominada el vapor de guerra que fue un buque para todo, pero perfectamente apto para misiones de guardacostas, represión de contrabando, campañas domésticas y comisiones navales, con escaso poder ofensivo en el número de piezas, pero con fuerte capacidad de fuego por el calibre de las mismas y que se produjo a lo largo de siglos en todas las marinas del mundo como un eslabón perdido entre los navíos de línea en declive y las goletas de hélice.

Así fue botado al agua el vapor de hierro mayor del mundo en el mes de abril del año de 1842, cuando ya para entonces había encontrado en el gobierno de los Estado Unidos Mexicanos que lo designó con el nombre de "*Guadalupe*".

El costo de su casco había sido de 40 libras por tonelada, con 12 libras por material y 28 por mano de obra gastos y beneficios. Dupuy de Lome dijo del "*Guadalupe*" que era el más bonito y mejor buque de hierro a flote del mundo, por lo que recomendó inmediatamente al gobierno francés que repitiera el encargo en los astilleros de John Laird con otra fragata casi igual de 180 pies, que vendría a resultar a un precio de 36 000 libras esterlinas. No se construyó este buque, aunque si los vapores "*Catón*" y "*Ariel*" proyectados de quilla a perilla por el propio Dupuy.

El comandante de quilla de la "*Guadalupe*", fue el capitán de fragata de la marina inglesa Edward Philip Charlword, que paso a la Marina Mexicana junto con el buque.

Cuando concluyó su servicio y regresó a Inglaterra después de dos años, informó de las excelencias del buque, pero ya no fue escuchado de puertas adentro del Almirantazgo, por la sencilla razón de que para entonces ya había empezado este a construir sus primeros buques de guerra metálicos, comenzando por la fragata "*Pegasus*" de hélice y con batería de 1.413, con el nombre de "*Greenock*" el mayor vapor de guerra del mundo cuando se botó en 1849.

El gobierno mexicano tampoco se quedó atrás pues a continuación del "*Guadalupe*", fue botado el "*Moctezuma*" en aguas del Támesis.

Era mayor que aquel con 1300 toneladas, 210 pies de eslora y 34 de manga, con máquina de 300 H.P. Y 3 cañones. Tenemos ya en escena la gran pareja mexicana con el nombre del primer presidente de la república y el segundo con el antepenúltimo emperador azteca que posteriormente pasaron muy pronto a ser vendidos a la Armada española. Algunos historiadores porfían que el "Moctezuma" tenía casco de hierro, pero la constancia documental que obra en el Museo Naval de Inglaterra, dice que fue de casco de madera forrado de lámina de hierro, es decir, no se repitió la experiencia del "Guadalupe".

Pero ¿Cómo es posible que un país que apenas nace al concierto mundial sin consolidarse aún en sus estructuras políticas, ni en sus fronteras, fuese el adelantado en este paso gigante de la historia de la construcción naval?

Desde la firma de los tratados de Córdoba en 1821, México es una nueva nación inmersa en el aquelarre de su propio parto.

Al llegar 1830 aparece en escena la figura de Santa Anna y a partir de entonces toda la historia de México va a girar en torno a este nombre. No se concibe al país sin la constante contradictoria y novelesca figura de Santa Anna.

En 1832 comienza en el norte del país los episodios insurreccionales, que llevaría a Texas a separarse y en el que los Estados Unidos de América tenía puesto sus ojos.

La toma de Bejer en 1835 y el famoso episodio del sitio y asalto del Álamo en 1836 van a desembocar en la batalla de San Jacinto, en la que fue derrotado y hecho prisionero el propio Santa Anna.

Las fuerzas nacionales se repliegan más acá del Río Grande y de hecho Texas que por herencia del Virreinato de Nueva España pertenecía a México, se independiza para concluir anexionada a los Estados Unidos de América el 21 de diciembre de 1845.

Pero no adelantemos acontecimientos. El convenio de Velasco, Firmado el 15 de marzo de 1836, dejaba abierta una profunda herida en la conciencia de los mexicanos y al regreso de Santa Anna a Veracruz en 1846 iba a traer cola, porque la derrota sufrida pedía venganza y el coloso

del Este con los estados esclavistas al Sur era ya una abierta y constante amenaza a la que había que pensar en parar los pies.

En 1838 se produce el incidente de la pintoresca guerra de los pasteles en la escuadra francesa al mando del almirante Defaundis, bloqueó y bombardeó el puerto de Veracruz y ocupó San Juan de Ulúa.

En 1840 se produce la sublevación secesionista de Yucatán. Desde la independencia, en 19 años ha habido en México tres formas de gobierno y dos constituciones y un estado perpetuo de guerra con sus consiguientes connotaciones navales.

El 30 de septiembre de 1841 se subleva un trío de generales y entre ellos Santa Anna, que entra en México y proclama la dictadura. Santa Anna se retira después a su cuartel general de Manga de Clavo en octubre de 1842 para regresar a la presidencia en 1843 y volver a dejarla siendo juzgado y desterrado a la Habana el 27 de mayo de 1845.

Santa Anna tuvo tiempo para tomar conciencia exacta del peligro que asechaba a México y de que necesitaba rodearse de una fuerza militar y naval ordenada frente a las apetencias del vecino coloso del norte y a los escauceos político-marítimo de las viejas potencias europeas -España, Francia y la Gran Bretaña- que no se resignaban a renunciar a su papel histórico en América.

Santa Anna tenía su enemigo particular al norte, que de forma abierta pide dos millones y medio de dólares de indemnización el Gobierno mexicano, la fijación de la frontera hasta Río Bravo, la salida al Pacífico a través de Nuevo México y California.

Por eso compró el "*Guadalupe*" y se encargó el "*Moctezuma*". Fue un auténtico reto a la marina norteamericana, con lo mejor que había a mano y en los mejores astilleros del mundo de entonces, los de Inglaterra.

Cuando el "*Guadalupe*" llega a México, se le refuerza su armamento con dos cañones de 24 libras y poco después con otros dos. Es a partir de entonces, un barco erizado de artillería que no tiene rival en el Caribe. El Apostadero de La Habana lo ve con recelo y asombro.

El "*Guadalupe*" siempre al mando de Charlwood, participa en la expedición naval contra Yucatán y recibe allí su bautizo de fuego providente de los fuertes de tierra de Campeche. El comportamiento del buque fue excelente.

Pero ya teníamos de nuevo encima la guerra contra Texas y la Unión. El Presidente norteamericano Polk ordena al general Taylor avanzar con sus tropas desde Houston hasta los límites de Río Grande y Río Nueces. Los Estados Unidos cometen la ingenuidad de dejar salir a Santa Anna de la Habana y éste desembarca en Veracruz. El general de leyenda toma otra vez el mando de las tropas en la frontera del Norte.

La "*Guadalupe*" se bate bien, durante 4 a 5 semanas permanece bajo el fuego terrestre a diario y recibe numerosos impactos de proyectiles de 18 libras y de 24 libras que resiste admirablemente.

El 16 de mayo de 1843 combate contra la corbeta texana "Austin" de 20 cañones a la que acribilla con su fuego y la obliga a retirarse no sin recibir a su vez importantes averías.

Santa Anna fue nuevamente presidente de México en 1845, pero la guerra está perdida. Doisiphan toma chihuahua, Kearney ocupa Santa Fe, capital de Nuevo México, San Diego y los Ángeles; Sloat toma Monterrey y San Francisco. La guerra se ha desplazado hasta el Pacífico, que es la gran apetencia yanqui. Aún no existe el canal de Panamá, así es que el "*Guadalupe*" y el "*Moctezuma*" no pueden hacer acto de presencia en la costa del nuevo escenario de la guerra en el pacífico, por el gran rodeo que significaba el pasar por el Estrecho de Magallanes.

Los buques en el Golfo ya no hacían nada por que las operaciones terrestres se han alejado de la costa y el apoyo de las tropas norteamericanas, se hace por la espalda, directamente desde el interior de su país.

La hacienda mexicana no puede aguantar la guerra contra los Estados Unidos de América. Siete al menos de los 19 estados mexicanos prácticamente se desentienden del conflicto sin prestarle el menor apoyo económico.

Santa Anna necesita armas y dinero y las dos fragatas, "*Guadalupe*" y "*Moctezuma*", se venden a los españoles en la Habana, para obtener los fondos necesarios para la guerra. Cuando Santa Anna vuelve a la presidencia de la nación elegido por el congreso en diciembre de 1845, es ya demasiado tarde y las dos fragatas largan bandera de España.

El Capitán General de la Habana, con indudable acierto, cierra la operación y las dos fragatas mexicanas, que ya no son fragatas si no vapores con aparejo de bergantín, navegan en agosto de 1846 pacíficamente hacia el puerto de la Habana donde se hace cargo de ellas el Jefe del apostadero. Se pagó por ellas el equivalente a 28000 libras esterlinas. México desde aquel instante, dejó de ser potencia porque con las dos fragatas se le entregaban también a los Españoles el vapor de guerra "*Satélite*".

La historia de Cortés barrenando sus naves se había repetido de algún modo con la naciente República y al propio tiempo quedaba lavado simbólicamente el regusto amargo de la pérdida años atrás del navío "*Asia*" y el bergantín "*Constante*" que de "motuproprio" se pasaron a las filas de la recién nacida Marina Mexicana.

La paz con Norteamérica se logró con la firma del tratado de Guadalupe-Hidalgo el 2 de febrero de 1848. El sacrificio de la pujante y joven flota mexicana no había servido para nada. Desde entonces el potencial naval de México se mantuvo en un discreto termino medio, muy inferior por supuesto al que exigían sus reales necesidades se habían cortado de raíz una vocación apenas nacida. Todo lo contrario de los ocurrido en Chile, Perú, Brasil y Argentina cuyas naciéntes flotas de guerra llegan a fructificar enseguida y consolidaron una fuerte vocación naval nacional.

España ha eliminado del Golfo una incómoda flota vecina y a reforzado sus efectivos navales en el Caribe con dos estupendas unidades que les serán muy útiles para la vigilancia de las costas cubanas y la persecución de las incursiones y de los alijos de contrabando que desde 1836 han comenzado a proliferar en la isla desde los Estados Unidos, que era el enemigo común.

Contaba el investigador y publicista Juan Llabrés, que por voluntad de la Reina Doña Isabel II el "*Guadalupe*" y "*Moctezuma*" fueron más tarde bautizados con los nombres históricos y evocadores de "*Castilla*" el primero y de "*León*" el segundo. La vida de este último vapor fue larga y fecunda dentro de la Armada española desde 1847 a 1881, en cambio del que hacer naval del "*Castilla*" fue relativamente breve.

Estos barcos que se habían adquirido para operar en Cuba, se ordenó pasaran a la marina española que estaba revisando sus propios planeamientos estratégicos y entre los años 1844 y 1854 gastarían 526 millones de reales en la adquisición de nuevas unidades.

El "*Moctezuma*" estaba ya listo y fondeado en la bahía esperando órdenes para zarpar en su primer viajes rumbo a Cádiz. Tenía a bordo toda su dotación y a media noche su comandante mandó encender los hornos de sus calderas para ayudarse con la máquina a aguantar proa al viento sobre las anclas. A las dos de la mañana con toda la potencia de sus máquinas dando avante frente al ciclón, se le vieron encima a la ronza, la corbeta inglesa "*Agnes Jane*" y la fragata mercante española "*Primera de Guatemala*" que se atoraron contra el "*Moctezuma*" quedando al final varado en el ángulo del baluarte de Paula, habiendo perdido el timón el tajamar el bauprés, los jardines de cubierta y parcialmente el tambor de babor. La "*Agnes Jane*" y la "*Primera de Guatemala*" se fueron a pique.

El "*Guadalupe*" estaba atracado en el Arsenal. Le faltaron todas las amarras, que la tenían firme a tierra, quedando con una cadena. Aconchó sobre el jardín "*Petrita*", el que destruyó el tambor de la rueda de estribor. En este estado se aguanta con la otra cadena hasta que cambiando el viento se aconchó contra el muelle. Con la fuerza del huracán perdió la batallola entera.

También estaba allí el "*Satélite*" el tercero de los vapores del lote vendido por México a la marina española, que lo mandaba el capitán de fragata don Pio de Pazos y Barcaiztegui, el que tras de sufrir muy graves averías embarranco en la ensenada de Chavos y se perdió totalmente, tras abordar el bergantín "*Laborde*". No llegó a cambiar de nombre esta unidad bajo bandera española.

El "*Moctezuma*" fue reflotado en la mañana del día 18 por el vapor de guerra "*Bazan*", que lo tomó a remolque.

Como consecuencia de este percance, el "*Castilla*" no pudo emprender su viaje rumbo a la península hasta el mes de abril del siguiente año de 1847 y el "*León*" hasta agosto, si bien este hizo antes un viaje de la Habana a Nueva Cork para ser allí reparado y reacondicionado tanto en su equipo propulsor como sus alojamientos de tripulación y gambuzas adaptándolas a las exigencias de su nuevo rol de dotación.

Se dice que fue el "*Castilla*" el primer vapor que cruzó el Atlántico de oeste a este.

La vida del "*Castilla*" en la Armada española fue exclusivamente mediterránea. En el mismo año que llegó a España, participó en la segunda guerra Carlista Los Metiners en las operaciones de vigilancia junto con el "*Lepanto*" sobre las costas de levante.

El "*Castilla*", juntamente con su compañero de aventuras el "*León*", participan en 1849 en la expedición naval española que, en apoyo de Pío IX se dirigió a las costas de Italia, mandada por el Brigadier D. José María Bustillo. Formaban esta escuadra estos dos vapores y la fragata "*Cortés*", las corbetas "*Villa de Bilbao*", "*Manzanedo*" y "*Ferrolana*", bergantín "*Volador*" así como los vapores "*Lepanto*", "*Blasco de Garay*" y "*Colón*" además del pailebot "*Bidasoa*".

Durante 1852 efectúa transporte de tropas -no hay que olvidar que por su gran porte era una unidad especialmente útil para esta clase de misiones- junto con el "*Piles*" desde Mahón a Palma de Mallorca. A pesar de haber sido asignado el Plata según la ley de Escuadra de aquel año, se integra a la que entonces se llamaba escuadrilla de Instrucción del Mediterráneo, formada por el navío "*Soberano*", la fragata "*Villa de Bilbao*", corbeta "*Ferrolana*", el vapor "*Colón*" y los bergantines "*Patriota*", "*Alcedo*" y "*Volador*".

En mayo de 1852, al salir de dique el "*Castilla*" está presente en los actos de la revista naval que en aguas de la bahía de Cádiz efectúan los Duques de Montpensier, con el "*Velasco*", la "*Ferrolana*", la "*Villa de Bilbao*", el "*Blasco de Garay*", el "*Colón*", la "*Cruz*", la

"Ensenada", el "Urumea", la "*Santacilia*", la "*Marigalante*" el "*Laborde*" y el "*Soberano*".

El 9 de mayo de 1854 embarca soldados prisioneros en los Alfaques y seguidamente lleva de Port Vendros a Barcelona 25 soldados indultados del batallón sublevado en Zaragoza que habían pasado a Francia. En 1855 transporta tropas desde Cádiz y Málaga a Mililla y este traslado se repite a los largo de todo ese año y aún en 1857, bajo el mando del capitán de fragata D. Antonio Durán. En uno de estos viajes de revelo de guarniciones de los presidios africanos en vispera de la guerra de África tiene que llevar a remolque al bergantín toscano "*Cesar Augusto*", también con tropas españolas.

En el año de 1856 toma parte destacada en el restablecimiento del orden en Málaga, por lo que su comandante Durán es felicitado junto con la segunda división de guardacostas que ha tomado parte también en la represión de los incidentes callejeros.

En 1857 fue a Lisboa con el "*Colón*" y hasta fines de 1858 el "*Castilla*" tuvo como base el Departamento gaditano. A principios de 1859 da su último viaje a El Ferrol. Allí es amarrado y desarmado; posteriormente se le desmontó la máquina dentro del arsenal para proceder a su desguace. En 1860 no figura ya en el Estado General de la Armada española, es decir que apenas estuvo catorce años de servicio en esta. Si a esos años se agregan los que sirvió bajo el pabellón naval de México, escasamente alcanza a una veintena de años su vida activa. Pocos, en verdad, para un barco de tanta leyenda y en el que se pusieron tantas esperanzas.

En cambio el "*León*" fue un barco de larga y utilísima vida, como ya se ha dicho. Pasó a segunda situación el 30 de septiembre de 1880, estando fondeado en la Habana y se supone, no sin fundamento, que acabaría sus días arrumbados y desguazado en aquel arsenal. Martín de Oliva en su estupendo "*Anuario Oficial de Marina*" de 1881, que es sin duda el mejor que se publicó en España, lo daba todavía en esa época en servicio en la Habana armado con sus dos cañones de 16 y con el reporte de que el estado de su casco era bueno.

Esta claro que el viejo "*Guadalupe*" ("*Castilla*") no volvió nunca a los mares americanos y en cuanto al "*Moctezuma*" ("*León*") acabó sus días en el entorno antillano.

Y así se acaba la historia de las dos célebres grandes fragatas que luego fueron vapores de guerra de la Armada Española.