

# 21

## LOS CINCO NAVÍOS DE GUARNIZO EN LA CONQUISTA DE ORÁN DE 1732

CINCO navíos de línea construidos en el Real Astillero de Guarnizo participaron en el desembarco y conquista de Orán y Mazalquilar (ambas en Argelia) en 1732; entre ellos dos del asiento descrito en el apartado anterior de Arzueta y Gaztañeta, el *San Fernando* y el *San Felipe*,



Toma de Orán de 1732. Obra de J. Donon.

que navegaron junto a otros tres navíos construidos en Guarnizo pocos años después, el *Princesa*, el *San Ignacio* y el *Castilla*, de los cuales nos ocuparemos en otro apartado posterior. También par-

ticipó la fragata *San Francisco Javier*, construida en Potrañés.

Dentro de la política de Felipe V de aumentar la presencia española en el Mediterráneo y aprovechar la ocasión para dar un escarmiento a los corsarios argelinos que hostigaban a nuestros mercantes, tomó la decisión de realizar un desembarco en las proximidades de Orán y asaltar esta ciudad, más el fuerte de Mazalquilar, desde el mar, acción que se inició el 29 de junio de 1732.

Para algunos historiadores, a pesar de ser bastante desconocida esta efeméride bélica, está considerada la operación de desembarco más impor-

tante de todo el siglo XVIII. Se trataba de desembarcar en las playas próximas a Orán cerca de 30.000 hombres, incluidos jinetes y abundante tropa de infantería, que habían sido transportados en 586 bajeles de todo tipo y tamaño. Dirigió y organizó toda la operación el conde de Montemar con el auspicio de Patiño. Para tamaña empresa contó con la escolta de la escuadra del teniente general Francisco J. Cornejo (oriundo de Ruesga, Cantabria) que llevaba como buque insignia de la formación naval al navío *San Felipe* y disponía de otros 12 navíos y algunas embarcaciones menores. Otro de los cinco navíos de línea construidos en Guarnizo que

participaron, el *Castilla*, lo mandaba el capitán de navío Juan José Navarro, futuro marqués de la Victoria, formando parte de la flotilla al mando del general Blas de Lezo, segundo jefe de escuadra.

## 22 ANTONIO DE GAZTAÑETA ITURRIBALZAGA

PUEDE considerarse que Antonio de Gaztañeta es el fundador del pueblo de Astillero, puesto que sus edificaciones sobre el nuevo emplazamiento elegido para la construcción naval en La Planchada constituyeron el origen del barrio, denominado Nueva Población del Astillero, en torno al cual se fueron generando viviendas de personal y servicios que, una vez independizados de la Marina en 1793, terminaron integrando la localidad que conocemos hoy como Astillero.

Gaztañeta fue un avezado y experto navegante nacido el año 1656 en Motrico (Guipuzcoa). Desde muy joven cruzó el océano hacia las colonias españolas en América y se convirtió en uno de los más prestigiosos marinos de la Real Armada, reconociéndosele en variadas ocasiones su pericia para sacar a la flota de las complicadas condiciones del mar y solucionar con solvencia las difíciles situaciones de la Armada del Mar Océano. A la edad de treinta años ya era Piloto Mayor de la Armada, conociendo todos los avatares que tienen que sufrir los galeones en los viajes para traer el oro y la plata de América, salvaguardándoles de los temporales y del interés de las flotas extranjeras, especialmente la inglesa, por hacerse con estas riquezas.

Cuando llegó destinado al astillero de Colindres en 1687 para presenciar a la construcción de tres galeones, entre ellos, la Capitana Real *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*, llevaba acumulada la experiencia de sus casi veinte años de navegación. Durante los cuatro años que pasó en Colindres fue tomando nota de los detalles de

la construcción de los galeones que allí se fabricaron para la Armada del Mar Océano y, con todas las observaciones registradas y dibujadas, escribe su primer manuscrito naval, *Arte de Fabricar Reales*, donde se incorporan por primera vez al diseño de construcción naval los trazados de tipo geométrico y sus cálculos matemáticos. Su preocupación por las ciencias y las matemáticas le llevó a publicar otros trabajos sobre la incorporación de instrumentos para la navegación como los cuadrantes.

En 1702 es nombrado superintendente general de Fábricas y Plantíos del Cantábrico. Cons-



Retrato de Antonio Gaztañeta de 1718



Representación de un barco en la casa de Gaztañeta en Motrico. Fotografía del autor.

truyó diversos navíos en Zorroza (Vizcaya), destacando el navío *El Salvador*, de 74 cañones. No dejó pasar sus experiencias como constructor y trabajó profundizando en la idea de Patiño de hacer un buque de guerra con medidas estandarizadas, publicando hacia 1712 *Proposiciones de las Medidas Arregladas a la construcción de un Bajel de Guerra de Sesenta codos de Quilla*, con las que se construyeron los navíos de San Feliu, Orio o Pasajes entre 1713 y 17. Su obra definitiva sobre arquitectura naval se publicó cuando estaba ya al frente del proyecto Guarnizo, *Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, con la explicación de la construcción*

*de la varenga maestra, plano y perfil particular de un navío de setenta cañones, con los largos, gruesos y anchos de los materiales que se deben executar*, tratado que se convirtió a partir de 1721 por Real Orden del rey Felipe V en el sistema unificado que por primera vez se utilizará en toda España y América para construir los navíos de la Real Armada.

Este método constructivo de Gaztañeta, que los historiadores lo consideran como el «sistema español», mejorado levemente poco después por los constructores franceses que vinieron a Guarnizo, obtiene tan buenos resultados en la pruebas de navegación que, tanto holandeses como ingleses, apresan nuestros buques para copiarlos después de haber tenido ocasión de comprobar la robustez de los navíos en combate.

El historiador, del que hemos recogido distintas aportaciones en este libro, Cruz Apestegui, considera que el astillero de Guarnizo fue la obra cumbre de Gaztañeta. Así lo recoge en el apartado «Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta», dentro de la obra *Antonio de Gaztañeta 1656-1728*, publicada con motivo de la exposición realizada en el Museo Naval de San Sebastián en 1992.

En la dirección del Real Astillero de Guarnizo estuvo hasta el año 1725 con algunas ausencias por motivo de su cargo de teniente general de la armada, así, en 1726, parte para Cádiz para hacerse con el mando de la escuadra que iba hacia América a defender del acoso de la escuadra inglesa las posesiones en el Caribe y la flota del tesoro. Murió en Madrid en 1728.

## 23 JOSÉ DEL CAMPILLO Y LOS CONSTRUCTORES FRANCESES

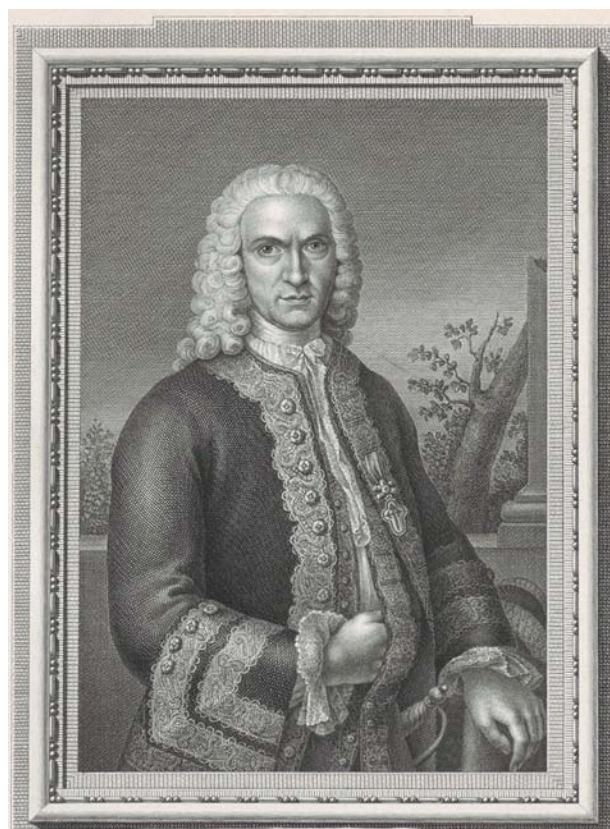
A partir de enero de 1726 llegó a Guarnizo José del Campillo y Cossío con el cargo de comisario ordenador de la Marina, supliendo en la dirección del astillero a Antonio de Gaztañeta, quien había solicitado por carta la presencia de Campillo en Guarnizo en diciembre del año anterior, considerando la experiencia acumulada por este en distintos cargos de la administración de Marina, en el astillero de La Habana, el de Cádiz o la dirección del de Santoña. Había nacido en la localidad de Alles, en el municipio de Peñamellera Alta, que entonces formaba parte de las Asturias de Santillana, por lo que siempre se consideró montañés.

Durante los primeros meses de su llegada simultaneó el cargo en Guarnizo con la supervisión de ocho navíos que se construían en los astilleros de Santoña, donde llevaba desde 1722. Pocos años después de llegar a la dirección de Guarnizo, en 1726, como superintendente de la fábrica de bajeles de Cantabria, permanecerá hasta 1734, viviendo en el edificio adosado a la Iglesia de Muslera, próxima al astillero viejo, la misma vivienda que ocupó Gaztañeta, su antecesor. Durante su época en Guarnizo tuvo como ayudante de intendencia a Zenón de Somadevilla, futuro marqués de la Ensenada, que tendrá una importancia decisiva en la etapa final del astillero de Guarnizo.

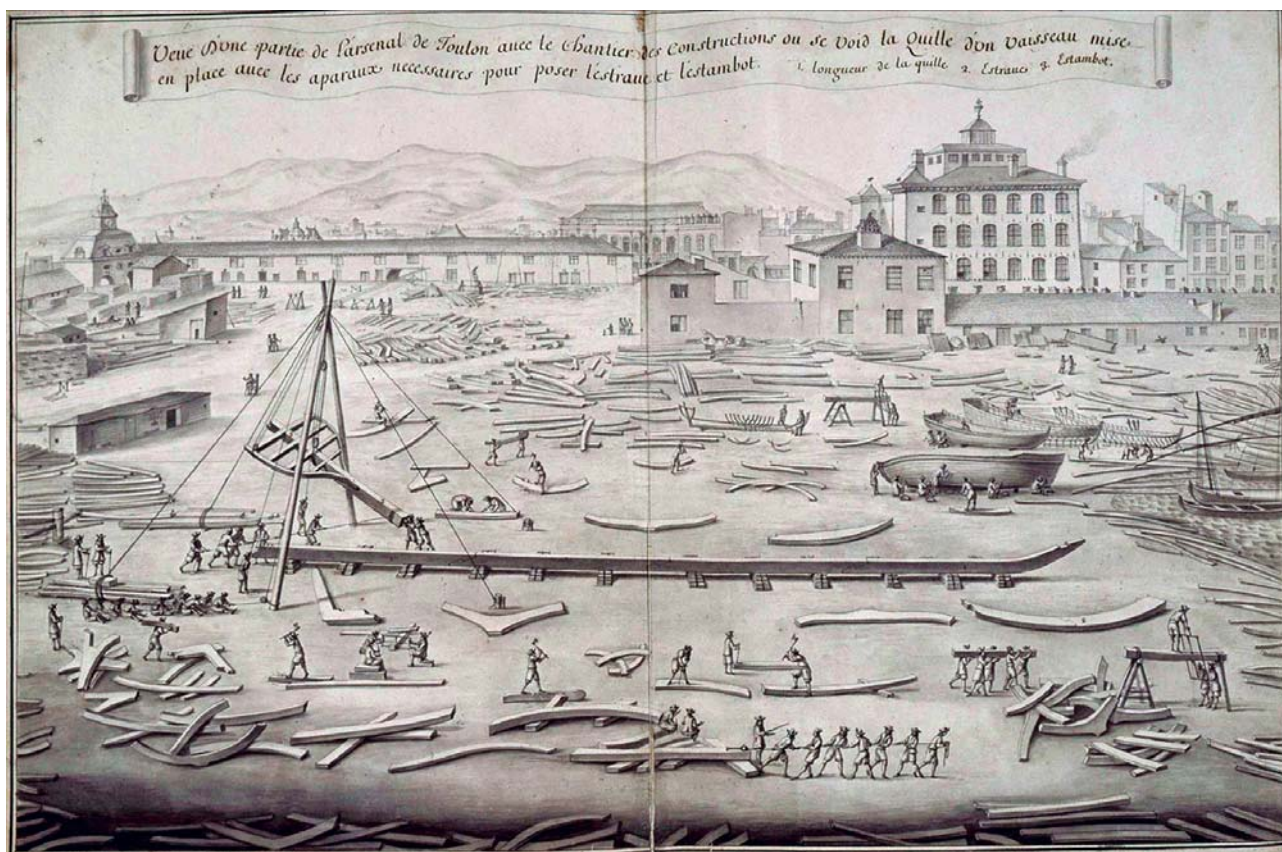
Una vez afianzado en su puesto de superintendente, desalojó definitivamente por Orden Real el astillero de Santoña, donde estaba de director de fabricaciones, trasladando sus materiales

a Guarnizo, como reconoce el historiador Rafael Palacio Ramos en su obra sobre los astilleros reales de Santoña: «Campillo desmanteló lo ya ejecutado y trasladó a Guarnizo toda la infraestructura aquí existente; incluso más tarde, las construcciones ya iniciadas, por ejemplo el navío *Santa Isabel*, de 60 cañones...». Esta circunstancia del traslado de materiales y bajeles ha llevado a la confusión sobre el lugar de fabricación y botadura de algunos de ellos.

El nuevo escenario señalado llevó a la coexistencia en Guarnizo de las construcciones pendientes de Santoña y el último navío del asiento de Arzueta y Gaztañeta, de manera que,



José del Campillo y Cossío. Obra de Manuel Alegre. Año 1791. Biblioteca Digital Hispánica. Biblioteca Nacional de España. Madrid.



Arsenal de Tolón. Montaje de un bajel. Año 1670. Ilustración del *Album de Colbert*.

en el astillero nuevo de La Planchada, coinciden en las gradas los trabajos del navío *San Felipe* con los del navío *Santa Isabel*. Para Castanedo Galán, autor de *Guarnizo, un astillero de la Corona*, precisamente estos dos navíos mencionados «... serán la prueba experimental del primer navío de línea español de tres puentes, en cuyo proyecto empezó a trabajar Gaztañeta, pero que no vio concluido».

Vamos a dar un paso atrás en el tiempo para entender cómo fue el recorrido de los constructores de origen francés hasta llegar al Real Astillero de Guarnizo de la mano de José del Campillo. Para ello tenemos que recordar al

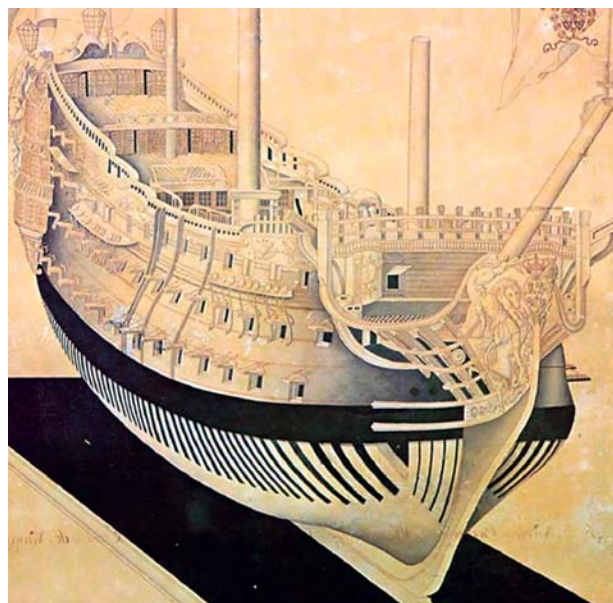
arqueólogo naval Pujol i Hamelink, que escribe cómo «a partir de 1720 Gaztañeta cambia su preferencia por los maestros constructores vascos y cántabros hacia los franceses». El mismo autor, Pujol i Hamelink, destaca también cómo se realizó un primer intento en Cataluña de reproducir «el modelo de arsenal francés, en cuanto a su funcionamiento, gestión, logística y división del trabajo. Su aplicación en San Feliu de Guíxols servirá de modelo a los arsenales que se crearán o reformarán posteriormente en Guarnizo, Ferrrol, Cádiz y Cartagena».

El final de la Guerra de Sucesión en España llevó a los astilleros franceses a una disminución

de la actividad, situación que aprovechó el superintendente general de Cataluña, José Patiño, en 1715, para reclutar constructores y maestranza de los astilleros franceses de Tolón para el nuevo astillero creado en San Feliu de Guíxols; al desaparecer el astillero catalán, como hemos relatado anteriormente, pasaron a trabajar brevemente por el astillero de Pasajes, para posteriormente pasar al astillero de Santoña y, finalmente, cuando Campillo cierra este astillero, se trasladaron a Guarnizo. Tenemos constancia de dos de ellos que alcanzaron notable renombre como maestros constructores, Ciprián Autrán y Pedro Boyer, que van a tener una importancia extraordinaria en las nuevas construcciones del Real Astillero de Guarnizo y Ciprián Autrán, además, se convertirá en un hombre clave en la construcción naval de la monarquía hispánica, puesto que sus modificaciones sobre los diseños de Gaztañeta se aplicaron a todos los navíos construidos en los astilleros de la Corona.

Parece razonable pensar que estos dos constructores franceses, Autrán y Boyer, trabajaran en la finalización del *Santa Isabel* iniciado de Santoña y probablemente estuvieran al tanto de los trabajos del último navío del asiento de Arzúeta, el *San Felipe*, que se desarrollaban en Guarnizo. Si, como asegura Castanedo en la obra citada anteriormente, estos dos navíos fueron la prueba de Gaztañeta para la fábrica de un navío de tres puentes, con la presencia en la dirección técnica de los franceses en los trabajos y modificaciones propuestas por estos, se perfeccionaron los conocimientos técnicos para dar un gran impulso renovador a una serie de navíos de línea y fragatas de enorme reconocimiento y calidad.

En 1728, a la muerte de Gaztañeta, Ciprián Autrán pasó a ser el responsable de las construcciones en Guarnizo, ayudado por su compatriota



Proyecto de navío español de tres puentes de la primera mitad del siglo XVIII. Museo Naval. Madrid.

Pedro Boyer, de manera que, con los trazados elaborados por Ciprián Autrán y desarrollando los planos iniciales de Gaztañeta, se construyeron todos los bajeles de la monarquía hasta el año 1749. Fruto de la experiencia como constructor en Guarnizo, Autrán escribió *Métodos, reglas y proporciones para construcción de bajeles*, según recoge el historiador Fernández Duro en *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*.

Para finalizar este apartado, y como curiosidad, vamos a añadir una información que aporta el historiador y arqueólogo naval Cruz Apestegui en su libro sobre *La arquitectura naval desde el año 1660 y 1774*, donde supone que «los modelos constructivos de navíos fabricados en España más antiguos de que se tiene noticia» sean de los buques *San Felipe* y *Santa Isabel*, ambos construidos en Guarnizo, conservados en el Palacio Arrietakua casa-museo de Gaztañeta en Motrico.

# 24 JOSÉ DEL CAMPILLO ANTE EL TRIBUNAL DEL SANTO OFICIO

A la llegada del nuevo intendente del Real Astillero de Guarnizo en 1726, lo mismo que le había sucedido al general Gaztañeta, se originaron no pocos roces con los frailes jerónimos del monasterio de Corbán, que eran quienes hacían de párrocos de la iglesia de Nuestra Señora de Muslera. El motivo principal de los roces eran los terrenos que circundaban los astilleros y donde comenzaron las construcciones que, primero Gaztañeta y después Campillo, realizaron para los servicios y la maestranza del astillero. Esta desavenencia incluía la vivienda que ambos tuvieron adosada al propio edificio de la Iglesia y que, al parecer, los monjes consideraban de su propiedad, lo mismo que otros terrenos limítrofes.

Estas desavenencias llevaron a Campillo y al constructor Boyer a ser investigados por el Tribunal del Santo Oficio de Logroño, como consecuencia de una denuncia presentada por el capellán Francisco de Ugarte, que había sido despedido por Campillo al considerar que era «licenciosa» su conducta anterior al nombramiento como capellán del astillero, debido a que, en su primer destino como cura, se la acusaba de amancebamiento con la criada. El capellán menospreciado contó con el apoyo de los frailes jerónimos de Monte Corbán para presentar la denuncia ante el tribunal inquisitorial logroñés, acusando al intendente de leer li-

bro prohibidos, tratar con herejes y otras proposiciones relacionadas con la herejía.

El fiscal del Consejo de Inquisición, Jerónimo de Mier, recibió dos cartas de descargo del propio Campillo para que intercediera ante el tribunal, donde desprestigiaba a uno de los testigos de la acusación, Zenón Somadevilla (futuro marqués de la Ensenada), y hace mención a sus difíciles relaciones dentro del astillero:

«... de la indisposición de un mozo (Don Zenón) poco considerado, mal satisfecho, i quejoso de mí porque no me interesaba en sus ascensos hubiese dado a entender, sin énfasis ni enigma, lo que me quiere, o quiere, y no podra provar, esperaba yo que para tenerme sospechoso, en la fé, se hubiesen reproducir mas claros indicios, por que de otra suerte no havra hombre católico en el Mundo, y recelo que el Notísimo tribunal de Logroño, havra sido movido a causas mas graves, que haia podido averiguar, ni cuidado, y cavien bien en la esfera, y perfidia de Don Zenón Somadevilla».

La reproducción es literal de una parte del escrito dirigido por José del Campillo al fiscal de la Inquisición de Logroño, y deja bien claro las diferencias que comentamos.

La autora de un excelente trabajo sobre este asunto de Campillo y el Tribunal de Logroño, Isabel Martínez Navas, asegura que en las cartas «se nos muestra un hombre terriblemente preocupado por la situación». El propio Consejo de la Inquisición, enterado de la causa, recomienda al Tribunal de Logroño «se proceda con el mayor cuidado y reflexión en esta causa si la hubiese, no ejecutando prisión alguna en



Emblema de la Inquisición española.



Iglesia de Nª Señora de Muslera y vivienda adosada de Campillo. Foto del autor.

la persona del dicho don Joseph (Campillo) ni en la de Juan Pedro Boien, fabricante en dicho sitio..., sin dar cuenta al Ilmo. Sr. Inquisidor General y al Consejo». No debieron ser muchas las pruebas aportadas, puesto que el Tribunal del Santo Oficio no llegó a pronunciarse sobre el asunto denunciado, como recoge en su estudio sobre el tema la autora mencionada cuando apunta que la causa quedó sobreseída sin llegar a reafirmarse la acusación contra Campillo y Boyer. Es probable que las amistades de Campillo, y sus relaciones con personajes relevantes de la monar-

quía, ayudaran a mirar con más celo la denuncia siniestra del párroco de Muslera contra el comisario de Marina y superintendente de las Reales Fábricas de navíos de Guarnizo.

Tanto José del Campillo como Zenón Somadevilla (marqués de la Ensenada), acusado el primero y testigo de la acusación el segundo, fueron dos figuras ilustres en la historia del Real Astillero de Guarnizo y de la monarquía hispánica del siglo XVIII. Ambos fueron ministros de Hacienda, Marina, Guerra e Indias, el primero con Felipe V y el segundo con Felipe V y su hijo Fernando VI.



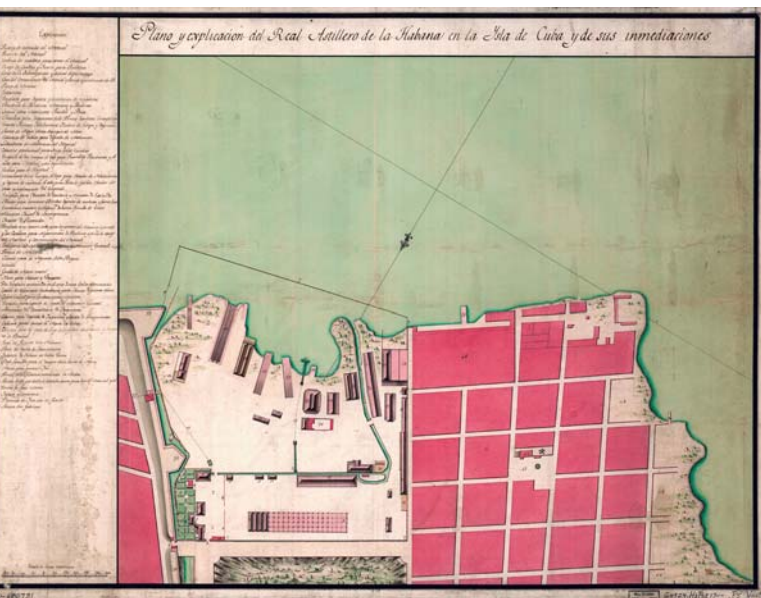
# 25 LOS CONSTRUCTORES DE GUARNIZO QUE CREARON EL GRAN ASTILLERO DE LA HABANA

DESDE el siglo XVI existía un astillero en la capital cubana, pero en la creación de lo que fue el gran astillero de La Habana en el siglo XVIII tuvieron mucho que ver dos constructores de barcos y algunos contra maestres que estaban realizando su trabajo en el Real Astillero de Guarnizo. Vamos a detenernos en las circunstancias que llevaron a los expertos fabricantes de Guarnizo hasta La Habana para poner en funcionamiento esta importante factoría. Vemos cómo recoge este hecho el catedrático Juan Torrejón en su obra *La construcción naval militar española en el siglo XVIII*:

«El primer astillero Real se ubicó en La Habana junto al castillo de La Fuerza por iniciativa de Patiño, quien envió al efecto al comisario de Marina Juan Pinto y a los constructores José Miranda y Pedro de Torres, que llegaron desde Guarnizo acompañados de contra maestres de construcción».

Vamos a retroceder un poco en la historia para recordar cómo, después del armisticio firmado en Utrecht con el que se dio por finalizada la Guerra de Sucesión en 1714, el nuevo monarca borbónico, Felipe V, se replanteó la reconstrucción de la Real Armada que ya había heredado paupérrima y se deterioró aún más con la guerra. Para ello contó con la confianza y los servicios de un hombre del que hemos escrito por su relación con el astillero de Guarnizo, José Patiño. Entre las decisiones que tomó este para la reconstrucción naval, además de la que hemos mencionado reiteradamente de crear los departamentos marítimos y, mientras tanto, poner de nuevo en funcionamiento los astilleros de Santoña y Guarnizo, fue la de continuar con la vieja aspiración de Bernardo Tinajero, secretario de Marina e Indias, de habilitar un nuevo astillero en La Habana.

La propuesta inicial de Tinajero había sido proponer la construcción de diez bajeles de 60 cañones en La Habana. La fabricación se le encargó a López Pintado, almirante de la Carrera de Indias en 1713, pero ese mismo año el rey ordenó el desvío de la flota de Pintado para bloquear el puerto de Barcelona, cuando se encontraba preparada para llevar todos los materiales necesarios e iniciar la construcción en La Habana. Esta situación dejó el proyecto habanero paralizado en espera de tiempos mejores. Además, la vocación mediterránea de la política del nuevo rey borbónico, que le llevó a empeñar la ma-



Plano del Real Astillero de La Habana. Original en Biblioteca del Congreso de EE.UU. Washington.



Ataque inglés a La Habana en agosto de 1762. Licencia Wikimedia Commons.

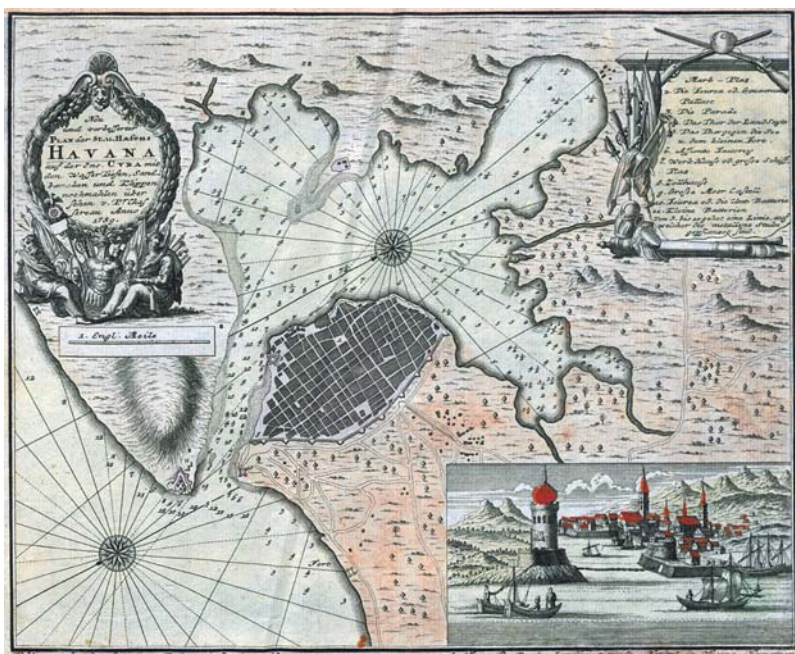
yoría de los recursos en la recuperación de los territorios perdidos como consecuencia del Tratado de Utrecht, no ayudó a dar continuidad al propósito americano.

Estos primeros desatinos del proyecto del astillero en La Habana no desanimaron al rey ni al intendente de Marina, José Patiño. Este último recomendó a Campillo en 1724 en uno de sus viajes a América la inspección de la zona para ver las posibilidades del nuevo astillero cubano, donde, como escribíamos al principio, se encontraban al frente dos hombres que habían adquirido sus conocimientos en la Real Astillero de Guarnizo y pasaron a ser los impulsores del astillero de La Habana. Siguiendo las proporciones de los bajeles diseñados por Gaztañeta, el primer barco que construyeron en La Habana para la Real Armada

fue botado en 1724 con el nombre de *San Juan Bautista*, de 50 cañones; el siguiente año se echó al agua el *San Lorenzo* y después el *San Jerónimo*. El constructor de todos ellos fue Pedro Torres.

Torres construyó su último navío, llamado *Rayo*, en 1749 con aparejo y arboladuras idénticas a las del *Real Felipe*, construido por Aufrán en Guarnizo. Este navío de línea tuvo una vida longeva que lo llevó a participar en la batalla de Trafalgar, alcanzando los 56 años de navegación; una vida increíblemente larga para los buques de madera. Años más tarde, en 1767, Pedro de Torres trabajó también a las órdenes del constructor inglés Mateo Mullán, que se había desplazado de Cádiz a La Habana.

Los dos constructores de Guarnizo, Miranda y Torres, habían situado el primer astillero haba-



La Habana hacia 1739, según un plano inglés de la época.

nero junto al castillo de La Fuerza, pero el fallecimiento de Miranda y la dudosa capacidad y eficacia del segundo dejaron el nuevo astillero en manos de un experimentado capitán de maestranza, Juan de Acosta, que convertido en contratista de cuatro navíos de 60 cañones en 1733, traslada el astillero a un nuevo emplazamiento en el sitio de La Tenaza. Bajo la dirección de Juan Acosta, uno de los últimos navíos construidos en el astillero impulsado por los hombres de Guarnizo se llamó *América* y formó parte del contrato con otros tres navíos que también utilizaron nombres continentales: *África*, *Asia* y *Europa*.

La fábrica de bajeles de La Habana fue consolidando su prestigio gracias a la calidad de sus construcciones navales con maderas tropicales, que ofrecían muy buenas prestaciones, hasta convertirse en el gran abastecedor de navíos de la

Real Armada, construyendo más de 100 buques de guerra en el siglo XVIII. Una de las razones por las que se eligió Guarnizo, cual fue la seguridad que ofrecía ante un eventual ataque de los ingleses, no parece que fuese tomada muy en cuenta al elegir el emplazamiento de La Habana. Esto trajo como consecuencia que este astillero sufriera un percance importante en el momento de mayor actividad constructora, cuando el astillero cayó en manos de los ingleses, que ocuparon La Habana en agosto de 1762 y lo destruyeron por completo. Esto ocurrió en el contexto de la Guerra de los Siete Años y, al finalizar la misma, se recuperó La Habana en el Tratado de París de 1763.

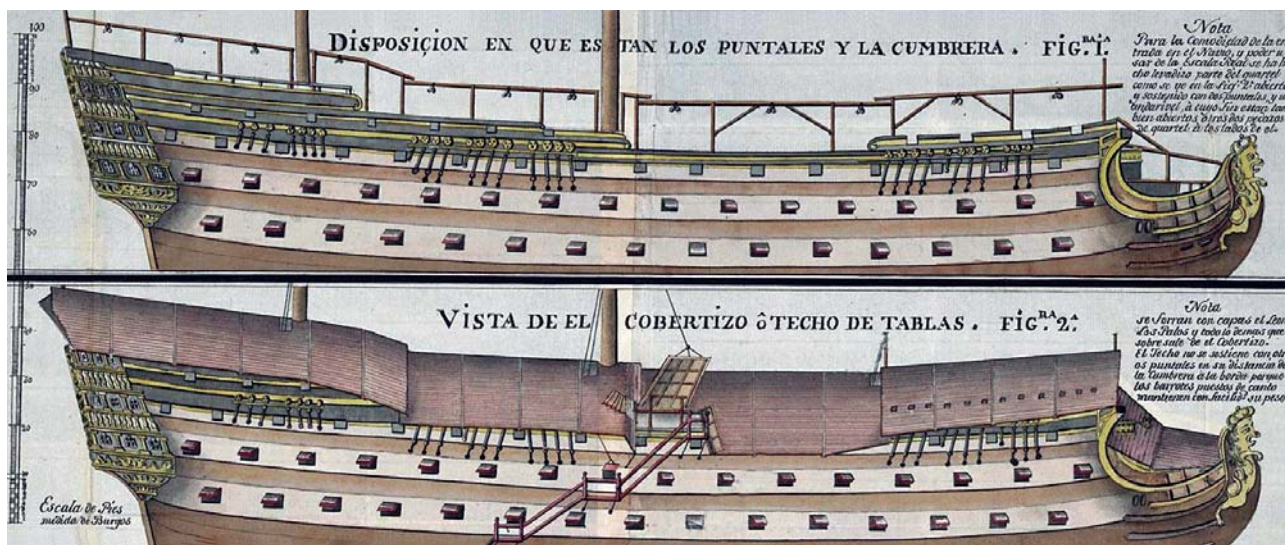
En la segunda etapa del astillero habanero se utilizó, al igual que en Guarnizo, el sistema de construcción naval «a la inglesa» aportado por Jorge Juan, bajo los auspicios del marqués de la Ensenada. Mientras que en nuestro astillero de Guarnizo los navíos construidos «a la inglesa» no fueron de los más destacados entre los numerosos navíos de guerra fabricados para la Real Armada, los de La Habana, que habían seguido este sistema constructivo, sí fueron muy apreciados. El más conocido fue el *Santísima Trinidad*, un navío de tres puentes y 112 cañones, que, posteriormente, fue transformado en Cádiz por problemas de estabilidad y dotado de cuatro puentes (único en el mundo de estas características); contaba con más de 60 metros de eslora y desplazaba 2.500 toneladas. El *Santísima Trinidad* fue rodeado y hundido por los ingleses en la batalla de Trafalgar.

# 26 CIPRIÁN AUTRÁN Y PEDRO BOYER, CALIDAD Y PRESTIGIO DE GUARNIZO

YA hemos contado cómo llegaron los constructores franceses al astillero de Guarnizo de la mano del nuevo superintendente de Bajeles de Cantabria, José del Campillo, y cómo el fallecimiento de Gaztañeta en 1728 llevó al constructor francés Ciprián Autrán a la dirección de las construcciones que se realizaron en el Real Astillero de Guarnizo. Con la colaboración de su paisano Pedro Boyer, como constructor de bajeles, se llegó a una etapa brillante por la presteza en la fabricación de navíos y el reconocimiento de la calidad de estos. En 1720 Pedro Boyer, que era de origen bretón, había publicado *Medidas principales*

para un bajel de 74 cañones y lo que se necesita para su perfecta construcción, recogiendo, con toda probabilidad, su experiencia trabajando en otras gradas de la Corona desde su llegada al astillero real de San Feliu de Guíxols.

Entre los años 1729 y 1732, ambos incluidos, se botaron en el Real Astillero de Guarnizo al menos 11 navíos de línea, dos fragatas y otras embarcaciones menores, lo que nos da una idea del ritmo incesante de trabajo que había en las gradas de La Planchada, puesto que el astillero de las fragatas, en Potrañés, se había quedado para embarcaciones menores. El último de los navíos botados por la pareja de constructores franceses fue el mayor buque construido hasta ese momento, el *Real Felipe*, cuyo nombre rendía homenaje al rey Felipe V. Desplazaba prácticamente las 2.000 toneladas, tenía una eslora de 59 metros y contaba con 114 cañones en tres puentes; también fue el primer barco de estas características construido para la Real Armada que tuvo que esperar 40 años para ver otro navío de tres puentes de artillería.



Dibujo de un navío de 1777. AGS.



Medalla conmemorativa del *Real Felipe*, navío de 112 cañones construido en Guarnizo en 1732, realizada con motivo del X Salón Náutico Internacional Barcelona de 1972. A la derecha: emisión de un sello de Correos con el navío *Real Felipe* en 1996.

Además del mencionado *Real Felipe*, bajo la dirección de Autrán y Boyer, se fabricaron otros diez navíos de línea, que fueron el *Santa Isabel*, *Castilla*, *San Isidro*, *Santa Ana*, *Santiago*, *Reina*, *Santa Teresa*, *Victoria*, *Príncipe* y *Princesa*. El armamento que portaban iba entre 50 y 70 cañones. Algunos de ellos, como el navío *Princesa* o el *Real Felipe*, llegaron a ser tan característicos en la historia de la Marina de España que les dedicaremos un apartado a continuación.

Quien realizó los planos de este grupo de navíos, basándose en las dimensiones escritas por Gaztañeta, fue Ciprián Autrán, y con ellos se construirán todos los buques en otros astilleros de la Corona, como La Habana o Ferrol hasta la mitad del siglo XVIII. Autrán era hijo de un contra maestre y constructor de los astilleros franceses de Tolón, donde él mismo trabajó antes de ponerse al servicio de José Patiño y construir para la monarquía hispánica, empezando la fabrica-

ción de bajeles en el astillero de San Feliu de Guíxols, cuyos trabajos le valieron para ser nombrado director general de Construcciones de la Armada, pero fue en Guarnizo donde alcanzó un merecido prestigio que le llevaría después a ser destinado en el recién creado astillero de La Carraca, en Cádiz. En 1742 recopiló sus conocimientos sobre la fábrica de buques en el escrito *Métodos, reglas y proporciones para la construcción de bajeles y Memoria puntual de las maderas y tablonos necesarios para un navío de 70 cañones, expresando el nombre de cada pieza, sus anchos, gruesos y largos y la figura que han de tener*.

Finalizados todos los navíos y fragatas del periodo de Autrán y Boyer, el superintendente del astillero, José del Campillo, fue nombrado por Felipe V en noviembre de 1733 superintendente general del ejército terrestre y naval que el conde de Montemar preparó para desembarcar en Livorno y conquistar Nápoles.

## 27 EL NAVÍO *PRINCESA*, CAPTURADO Y COPIADO POR LOS INGLESES

---

LA batalla por el dominio del mar que aseguraba el acceso al comercio en todos los rincones del mundo e impulsaba las riquezas de las naciones, había que asegurarla con potentes armadas compuestas por los mejores bajeles de cada momento y, por esta razón, una tarea conveniente de las armadas era capturar buques enemigos para poder espiar las técnicas de construcción más avanzadas y, con el conocimiento de estas, asegurar los éxitos en las hostilidades navales que se generaban en la disputa permanente por las ambiciones territoriales de las monarquías reinantes y la defensa de las rutas comerciales con ultramar.

Un navío construido en Guarnizo por Autrán y Boyer ha simbolizado como pocos este intercambio de tecnología naval basada en el apresamiento del bajel enemigo, el navío de línea de 70 cañones *Princesa*. Esta circunstancia sucedió el 19 de abril de 1740 durante la Guerra del Asiento con Gran Bretaña, que se desarrolló entre 1739 y 1748. El navío de línea *Princesa* salió del arsenal de Ferrol formando parte de una flotilla con otras unidades; después de dos días de fuerte temporal, el navío quedó parcialmente desarbolado y en solitario. En esta situación se encontró a la altura del Cabo Prior con una escuadra inglesa compuesta por tres navíos de 70 cañones, *Kent*, *Lenox* y *Oxford*, sufriendo un incesante cañoneo que destrozó completamente su cubierta, ya maltrecha por los fuertes vientos soportados.

Después de un duro combate, que se mantuvo desde la madrugada hasta media tarde, y a pe-

sar de la desigualdad, el barco construido en Guarnizo y capitaneado por el donostiarra Pablo Agustín de Aguirre, consiguió dejar fuera de combate al navío inglés *Oxford* y averiado el *Kent*, pero finalmente, ante una situación tan desesperada, la tripulación decidió rendirse y nuestro navío fue apresado y conducido hasta el puerto de Portsmouth.

Una vez capturado fue minuciosamente estudiado por los técnicos ingleses que le inspeccionaron y reconstruyeron en el astillero real de Portsmouth, con un coste de 36.007 libras. Clasificado como un 70 cañones, continuó durante algunos años como uno de los mejores dos puentes de la Marina Británica con el nombre de *HMS Princess*, hasta 1759. Participó contra la armada de la monarquía hispánica en la batalla de Tolón. Después de casi veinte años de servicio en la Royal Navy fue desarmado y siguió haciendo otros servicios hasta 1784.

Las dimensiones y las técnicas estudiadas en la reconstrucción del *Princesa* fueron aplicadas a los nuevos barcos ingleses, como los navíos *Royal George* (1756) o el *Britannia* (1762), incluida la construcción del *Victory* (aun se puede contemplar en su versión original en el puerto de Portsmouth), buque insignia del almirante Nelson en Trafalgar, reconociendo por tanto la superioridad constructiva de los diseños de Gaztañeta y Autrán frente a los buques británicos. Esta valoración la recoge el capitán de brigada José I. González-Aller, en el artículo sobre «El navío de tres puentes en la Armada española».

El navío *Princesa* fue construido en 1729 en el «astillero de los navíos», situado en La Planchada, siendo gemelo del navío *Príncipe*, construido también en Guarnizo un año antes. Las características de los bajeles de esta época de Guarnizo se basaban, como venimos relatando en estos párrafos anteriores, en los diseños de



Captura del navío *Princesa* por los ingleses *Lenox*, *Kent* y *Oxford*, según un grabado conservado en el National Maritime Museum. Greenwich, Londres.

Gaztañeta que adaptó y planificó Autrán. Tenía dos puentes de artillería y larga eslora para su época, con 70 cañones y unas excelentes cualidades marineras que alcanzó en su botadura un peso de 1.700 toneladas. Este precioso buque medía 50,30 m de eslora y 15,14 de manga y contaba en el momento de su captura con una tripulación de 600 hombres entre marineros, artilleros, tropa, artesanos y mandos.

En el libro publicado en 1889, *The royal navy: a history from the earliest times to the present*, en el listado de los barcos de guerra ingleses incluye en 1740 el *Princesa*, como capturado a los españoles, con un porte de 1.709 toneladas, 70 cañones, 165 pies de eslora, 49.8 de manga y calado 22.3.

Para entender la relevancia de este navío de línea construido en Guarnizo, vamos recoger lo que escribe en la *Arquitectura naval entre 1660 y 1754* el especialista Cruz Apestegui:

«El *Princesa* era un navío de dos puentes, largo de eslora en comparación con los navíos ingleses de su mismo porte, muy estable y con

la artillería floreada, pudiendo hacer uso de ella en todo momento, un buque delicioso, en palabras de sus captores o el buque glorioso, como lo definió uno de sus comandantes una vez puesto al servicio de la Armada Británica. A su llegada a Portsmouth el navío causó una gran admiración, era notablemente más grande que sus homólogos ingleses, tanto como un 100 cañones inglés, y sus cualidades marineras excepcionales».

Resulta curioso, como veremos más adelante, que unos años después, hacia 1748, el marqués de la Ensenada, a la sazón ministro de Marina, Guerra e Indias, envió al marino y científico Jorge Juan y Santacilia a estudiar la construcción de navíos ingleses y contratar in situ maestros cualificados, para desarrollar un modelo en el que se basaría la construcción de nuevos barcos que, en colaboración con el emprendedor y asentista cántabro Juan Fernández de Isla, se fabricaron en la Real Fábrica de Bajelos del Astillero de Guarnizo a partir de 1754.

## 28 EL REAL FELIPE, DE 114 CAÑONES Y TRES PUENTES

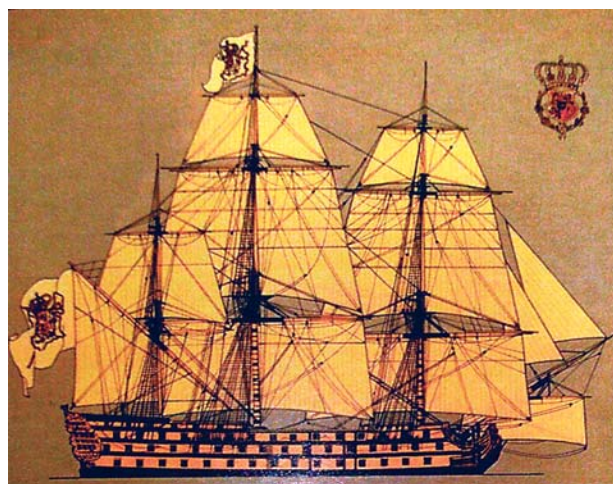
YA hemos recogido en un apartado anterior la referencia de Castanedo Galán, según la cual el general Antonio Gaztañeta venía madurando la idea de construir un navío de tres puentes y, para este autor, algunos elementos de su arquitectura naval ya los experimentó durante la construcción del navío *Santa Isabel*, iniciado en Santoña y terminado en Guarnizo, y el *San Felipe*. Sin embargo, la repentina muerte de Gaztañeta en 1728 dejó el proyecto en suspenso hasta la llegada del francés Ciprián Austrán, que se hizo cargo de las nuevas construcciones en el Real Astillero de Guarnizo. Nos parece razonable pensar que, tanto C. Austrán, como su compatriota Pedro Boyer, que trabajaron también en Santoña, estuvieran presentes o participaran en la construcción de estos dos navíos mencionados.

Nemesio Mercapide, una de las personas que más ha profundizado en el estudio de todo lo relacionado con el Real Astillero de Guarnizo, recoge en su *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero* (1974) que Gaztañeta puso la quilla e inició los trabajos del *Real Felipe* en 1726. Si esto fuera cierto, nos cuesta creer que un navío tardara seis años en construirse, máxime, conociendo el ritmo de construcción de los otros buques. ¿Es posible que Gaztañeta hiciera pruebas de este navío con el montaje de una nueva quilla y, quizás, las cuadernas maestras, después de la botadura del *San Felipe*? Dejaremos a los nuevos investigadores encontrar la solución.

Quienes llevaron adelante la construcción de este extraordinario navío fueron los franceses Au-

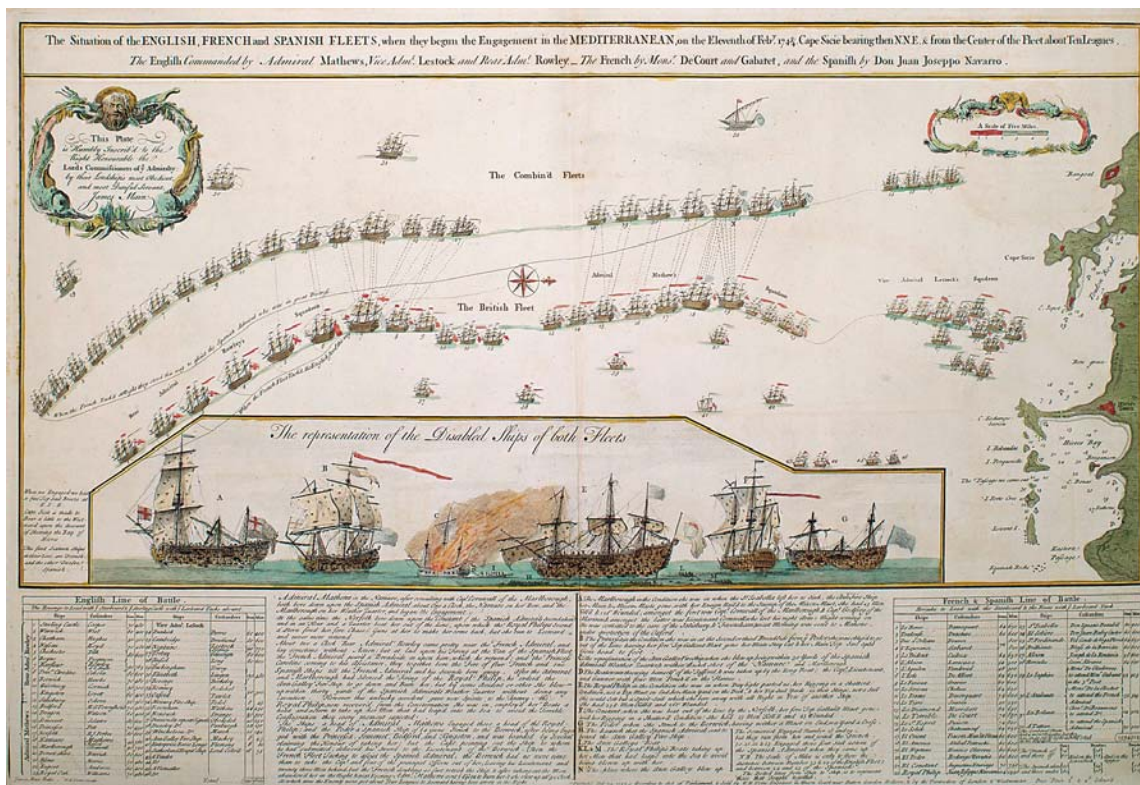
trán y Boyer, basándose en los planos de Gaztañeta, como ya hemos repetido en muchas ocasiones, incorporando alguna modificación de su propia experiencia como constructores. La construcción del *Real Felipe* se conformó en 1731 y su botadura se llevó a cabo en julio de 1732; en poco más de un año se finalizó la construcción del navío, lo que constituye otra muestra del buen hacer, organización y laboriosidad del Real Astillero de Guarnizo. Este navío considerado por los historiadores como el primer navío español de tres puentes, fue uno de los mayores de su época. La documentación original del barco ha desaparecido, pero algunos estudiosos estiman que desplazaba 1.965 toneladas y unas dimensiones superiores a los de su época que podrían ser (según Mercapide) 212 pies (59 m) de eslora, 57,5 pies (16 m) de manga y 29 pies (8 m) de puntal. En cuanto a su armamento, cuando estaba con la máxima dotación artillera, totalizaba 114 cañones. La dotación de personal podía estar en torno a los 1.150 hombres.

Asignado al arsenal de Cádiz, su actividad se centró en el Mediterráneo. La primera singladura importante se produjo con el apoyo y escolta



El navío *Real Felipe*, según un dibujo de R. Berenguer. Museo Naval. Madrid.





Batalla naval de Tolón de 1744. Grabado inglés con leyendas que explican el desarrollo de la batalla y los barcos protagonistas. Abajo, detalle del acoso al *Real Felipe* por navíos enemigos. Licencia Wikimedia Commons.

para el transporte de las tropas que desembarcaron en el puerto de Livorno, capital de La Toscana, en Italia, en 1733, para la conquista de los territorios italianos de Nápoles y Sicilia, donde se defendían los intereses de la Corona hispánica. Durante su navegación mediterránea generó algunas dudas a su comandante, el capitán Nicolás Geraldino, cuando se enfrentó a dos temporales por su capacidad marinera para afrontar unas condiciones tan adversas.

La participación del *Real Felipe* y su actuación en La batalla de Tolón o Cabo Sicié, en 1744, dentro de la Guerra del Asiento (o de la Oreja de Jenkins) contra los ingleses, situó de nuevo este navío en un lugar de privilegio en la historia. Al mando del capitán N. Geraldino formó parte de la flota como buque insignia de la escuadra del

general Juan José Navarro. El jefe de la escuadra, Navarro, recibió el empleo de capitán general de la Armada y marqués de la Victoria, por esta batalla que, en la Corona hispánica consideraron victoriosa. La dura batalla de Tolón, sin embargo, aunque los británicos se retiraron, tuvo un resultado incierto.

El *Real Felipe* no fue hundido a pesar del desigual encuentro naval contra cinco navíos ingleses, tres de ellos de tres puentes y, aunque demostró una gran dureza y resistencia durante la batalla, por el acoso reiterado de los navíos británicos, el *Real Felipe* quedó completamente desarbolado, apartado del combate y remolcado por el navío *Santa Isabel* hasta el arsenal de Cartagena. En este arsenal permaneció retirado hasta que fue desguazado en 1750.

# 29

## LA MUERTE DE JOSÉ PATIÑO. GUARNIZO PASA A CONSTRUIR MERCANTES (1734-1749)

---

LA muerte de José Patiño en 1736, gran impulsor del proyecto de reconstrucción naval de la monarquía borbónica, como ya hemos descrito en párrafos anteriores, e impulsor del nuevo astillero de Guarnizo de la mano de Gaztañeta y Campillo, vino a suponer un paro del dinamismo constructivo naval y especialmente Guarnizo interrumpió sus encargos para la Corona. En ese momento, de los 57 bajeles que tenía la Real Armada, 23 estaban fabricados en el Real Astillero de Guarnizo, según documenta Nemesio Mercapide en *Guarnizo y su Real Astillero*.

Además, la muerte de Patiño, llevó a José del Campillo, que estaba al frente del astillero de Guarnizo, a la Secretaría de Estado y Despacho Universal de Marina, Guerra e Indias en octubre de 1741. Lamentablemente Campillo, buen conocedor de las posibilidades de Guarnizo, fallece también en abril de 1743, un año y medio después de su nombramiento en las secretarías más importantes de la Corona, sin tiempo suficiente para afrontar nuevos proyectos.

La Hacienda Real también tenía graves problemas financieros y obligó a reducir a un tercio los recursos destinados a la Armada, así lo recogemos de María Baudot, que en su trabajo sobre *Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial...* dice que «La Real Hacienda estaba a cargo de Juan Bautista de Iturralde, cuyas

primeras medidas de gobierno en marzo de 1739 fueron, decretar la suspensión de pagos y adoptar una política económica muy restrictiva del gasto militar y naval. Una de las medidas restrictivas del gasto del Estado impuestas por Iturralde a la Armada para tratar de rebajar la enorme deuda acumulada fue la de reducir en un tercio la consignación ordinaria anual...». A estas circunstancias económicas adversas habría que añadir el comienzo de una nuevo conflicto bélico con Gran Bretaña que se inicia en 1739, la Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, que obligará a la monarquía a destinar ingentes recursos económicos al nuevo escenario bélico abierto fundamentalmente en América, hasta 1748. Los gastos de intendencia de la guerra llevaron al marqués de la Ensenada a buscar dinero entre todos los asentistas del reino, sin contemplaciones, como de nuevo recoge María Baudot en el libro *Asientos y Política Naval* «... exigía que entregara “inmediatamente” a los tesoreros de Marina de Ferrol y Guarnizo el primer pago de 100.000 escudos, ya fuera en especie o en letras».

En síntesis, podemos decir que fueron cuatro las circunstancias que concurrieron para llevar al astillero de Guarnizo a un decaimiento importante de la fabricación: Los fallecimientos de Patiño y Campillo, los graves problemas de la Hacienda Real que restringen el presupuesto de la Marina y la nueva guerra contra los británicos que llevó a arañar los escasos recursos económicos de todos los rincones del reino.

No olvidemos tampoco que Patiño había promovido la creación de los departamentos marítimos en 1726 con sus arsenales y gradas situados en Ferrol, Cádiz y Cartagena y, aunque más lentamente de lo previsto, se estaban poniendo en marcha con sus propios astilleros de construcción. En otro apartado desarrollaremos la creación del arsenal y astillero de Ferrol que

vino a terminar, en la segunda mitad del siglo XVIII, con la actividad constructora de Guarnizo para la Armada. De hecho, muchos de los técnicos del Real Astillero de Guarnizo fueron destinados a otros astilleros como A Graña (Ferrol), La Carraca (Cádiz) o La Habana.

A José del Campillo le sucedió al frente del astillero de Guarnizo el marqués de la Conquista Real, Roque F. de Herrera y Sota, con el cargo de comandante general de Costas de Cantabria y, a este, le sucede el ingeniero Jacinto Navarrete en 1740. Entre los años 1734 y 1749 el astillero de Guarnizo dedicó sus infraestructuras, especialmente las de Potrañés, a construir buques mercantes de la mano de los constructores Agustín Salomón y Juan Bautista Donesteve, este último, anterior ayudante de construcción con Ciprián Autrán. Las fabricaciones de estos dos constructores se fueron sucediendo hasta que, en 1748, la llegada del marqués de la Ensenada a la Secretaría de Marina propició un

importante acuerdo con el asentista Juan Fernández de Isla para reconstruir las infraestructuras del Real Astillero de Guarnizo y fabricar de nuevo para la Real Armada.

Durante este periodo de escasa actividad para

la Marina el constructor/asentista Agustín Salomón fabricó cuatro fragatas y un navío de línea. Según apunta García Monar en su libro *Del Real Astillero de Guarnizo a astilleros de Santander*, uno de ellos fue el navío de línea que también llevó el nombre de *San Felipe*, que estaba dotado con 70 cañones y una de la fragatas que se llamó *Flora*, armaba 24 cañones, ambos para la Armada. Las otras tres fragatas fabricadas por Salomón lo fueron para comerciantes particulares. Continuando con la información que aporta este autor, podemos decir que también se bo-

taron varias fragatas y paquebotes para comerciantes, fabricadas por Donesteve, así como 10 urcas para transporte de madera del asentista Fernández de Isla.



Modelo de fragata. Museo Naval. Madrid.