

FRANCISCO GARROTE Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Durante el comienzo del siglo XVII serán las escuelas inglesa y francesa las que van a marcar las tendencias en construcción naval, y en la segunda mitad del siglo sus buques irán evolucionando hacia un nuevo concepto: el navío de línea.

En España, será Francisco Antonio Garrote el precursor de la evolución desde el galeón hacia los navíos.

Garrote, uno de los más importantes tratadistas en construcción naval, natural de Córdoba y vecino de Sevilla, sentó plaza en el ejército llegando muy joven a capitán de mar y guerra estando destinado en Sevilla en la Escuela de Navegantes y de superintendente de la Maestranza de las Armadas y Flotas de Indias hasta 1695, escribiendo sobre el mal estado de la construcción de buques españoles.

Fernández Duro, en sus *Disquisiciones náuticas*, considera el Tratado de Francisco Garrote, *“Recopilación para la nueva fábrica de baxeles españoles, donde se declaran las proposiciones y nuevo gálibo correspondiente a seis órdenes diferentes de portes, con la utilidad de servir de guerra en las armadas del océano, 1691”*, como el tratado más completo y el mejor del siglo XVII.



Un libro de gran formato, cuyo original se conserva en la Biblioteca Nacional y una copia, que aquí presentamos, en el Archivo del Museo Naval de Madrid.

La obra está ricamente encuadernada y su portada, firmada por Carpio, representa al rey Carlos II recibiendo el libro y un galeón, Neptuno y el escudo de armas del autor. Asimismo,

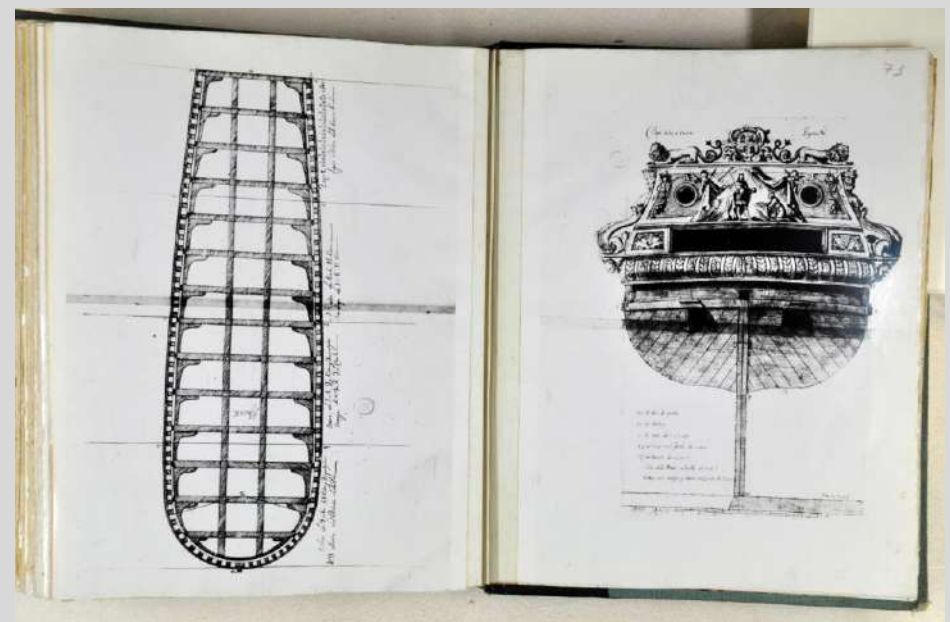
cuenta con numerosas láminas con las plantillas de los galeones describiendo la bandera española de aquel tiempo, carmesí, con el escudo de España.

En la introducción, Garrote censura a los fabricantes holandeses por la mala calidad de sus maderas en lo que les aventaja España y enumera científicamente lo que debe hacerse en cada bajel.

La obra está dividida en 24 capítulos, tratando en cada uno del gálibo, de la popa, manga, cubierta, palos mayores trinquetes, mesana, velas, aparejo, quillas, anclas, claves, pesos y puentes, e incluso trata en un capítulo de la descripción del río de Sevilla y de lo útil y provechoso que sería la introducción de bajeles en dicho río. El último capítulo trata del arqueo de los 6 órdenes de bajeles.

Garrote plantea que la experiencia acumulada en el mundo, y no menos en España, sería suficiente para construir buenos buques que siendo de guerra puedan servir también de mercantes, y presenta figuras, dibujos y reglas claras y precisas, capaces de ser interpretadas por los carpinteros de ribera y los contraмаestres que los debieran arbolar, aparejar

y descubrirles la quilla de acuerdo a su porte, hasta quedar dispuestos para navegar en tan poca agua que el de mayor porte podría salir y entrar en la barra de Sanlúcar en todo tiempo y marea, ajustándose en todo a las ordenanzas y leyes del reino.



EL GALEÓN *SAN JOSÉ*

Garrote diseñó el galeón *San José*, cuya construcción se comenzó en 1697, en Usúrbil, cerca de San Sebastián, siendo finalizada en el año 1698, construyéndose dos barcos gemelos: *el San José y el San Joaquín*. Ambos formaron parte de la *flota de Tierra Firme*, en 1706, organizada en Cádiz con destino a la costa norte de Suramérica, que se componía de buques mercantes y de guerra para protegerlos, principalmente de los enemigos británicos y holandeses.

Su primer destino sería Cartagena de Indias, actualmente Colombia, y el segundo Portobelo, actual Panamá, para descargar las mercancías españolas y cargar las americanas: oro, plata y cacao.

El *San José* actuaba como “nave capitana”: tenía el mando del conjunto, marcaba el rumbo y protegía la parte delantera del grupo de los mercantes. El segundo buque de guerra más poderoso de la flota, el *San Joaquín*, tenía el cometido de “nave almiranta”: navegaba siempre a la cola de los mercantes para proteger su retaguardia.

Pero su partida a Portobelo se demoraría 2 años, zarpando finalmente el 2 de febrero de 1708, y regresando a Cartagena acto seguido, el 8 de junio de 1708, será atacado por la flota británica, hundiéndose con su tripulación y su carga.

El 27 de noviembre de 2016 se hallaban los restos del *San José* en aguas colombianas. Su hallazgo ha dado la vuelta al mundo, levantando nuevamente la polémica, tan de actualidad, sobre el patrimonio subacuático.

Realizado por:

Dra. Carmen Torres López. *Servicio Educativo y Cultural del Órgano de Historia y Cultura Naval.*