

*D. Víctor San Juan*

## “La armada desconocida de Jorge Juan”

**D**on Manuel Maestro López, Presidente de la Fundación “Letras del mar” y Socio del Casino de Madrid, fue el encargado de presentar al ponente, “a los doce años empezó a navegar a vela; han pasado cuarenta y ha participado en 120 regatas obteniendo varios trofeos”.

D. Víctor San Juan señaló que “es reconfortante saber que un personaje como este sigue interesando en España. Jorge Juan para nosotros era el I+D, la máxima punta tecnológica”

El ponente dividió su exposición en seis partes:

1.– Jorge Juan el personaje. “Constituye uno de los grandes referentes del siglo XVIII; hay notables biografías e importantes trabajos históricos, técnicos y literarios”; también recordó el ponente “varias actos conmemorativos en el aniversario de su nacimiento”. “Jorge Juan es mucho más que un atrevido aventurero, que el hábil espía, que un diplomático... Es un personaje único cuya faceta más interesante es su aportación docente e intelectual”.

2.– La época y la construcción naval. La construcción naval era, en el XVIII, el “máximo exponente de la industria del país. Una armada eficiente era un elemento fundamental”. El conferenciante señaló que el primer intento serio de construir navíos de combate en España data de 1718. Se construyeron medio centenar de buques entre 1724 y 1744. España hizo frente a la difícil guerra del asiento contra Inglaterra. D. Víctor habló de los navíos de Gaztañeta, “que marcaron una época”.

3.– El sistema inglés. El gran promotor de esta iniciativa fue el nuevo Rey Fernando VI, y su impulsor y gestor el primer ministro, el Marqués de la Ensenada, que en 1748 reclama al Monarca que se preocupe por la renovación de la armada española. Se establece un sistema de espionaje para conocer el mayor número de secretos de las armadas contrarias. Jorge Juan jugó un papel importantísimo. “Si algo hacía a Jorge Juan especialmente apto para la misión que Ensenada tenía en mente, era la extensa preparación técnica y científica adquirida en sus años de estudios, y lo que hoy llamaríamos mundología”. José Solano sería su “brillante colaborador”. Ambos llegarían a tierras inglesas a llevar a cabo la secreta misión. En me-



nos de un año traerían muchos mejores resultados de los esperados. Jorge Juan fue ascendido a capitán de fragata y sustituyó entonces a Gaztañeta.

4.– Aportaciones del nuevo sistema. En 1752 se reúne una comisión para coordinar el trabajo de los astilleros, presidida por el propio Jorge Juan. Resultó la construcción de 44 navíos de combate entre 1751 y 1767, “la más productiva cosecha naval jamás registrada, significaba de hecho una renovación completa de la armada española”. Innovaciones en el diseño (introduciendo el cálculo matemático), en el montaje... Se hizo un buen uso y aprovechamiento de las arcas reales. El astillero más destacado fue el de Ferrol, que entre 1751 y 1752 construyó un total de 17 navíos. Las embarcaciones de la época no tenían nombre, solo apodos.

5.– Historiales. En 1754 el Marqués de la Ensenada, “víctima de una conspiración fraguada por el embajador británico”, abandona su puesto. “Jorge Juan se queda sin su principal valedor, y tendrá que entenderse con el nuevo primer ministro, Arriaga, con quien nunca tuvo buena relación”. La total renovación de la armada siguió su curso, pero a la muerte de Fernando VI en 1759, empieza a cuestionarse. En 1764 Carlos III lo releve, “y empieza el viraje hacia el desastroso modelo francés”.

6.– Aportación de Jorge Juan. Su mayor aportación fue el examen marítimo, “que constituye un legado a la posteridad que tal vez los historiadores sin conocimientos náuticos no han sabido valorar”. Los franceses sí reconocieron su valor.

Para terminar el acto, intervino D. Alfonso Valmaseda, ingeniero naval, quien hizo algunas consideraciones técnicas.

“Si algo hacía a Jorge Juan especialmente apto para la misión que Ensenada tenía en mente, era la extensa preparación técnica y científica adquirida en sus años de estudios, y lo que hoy llamaríamos mundología”.

