

# JORGE JUAN EN LONDRES. RIESGO Y EFICACIA DE UNA COMISIÓN NAVAL

José CERVERA PERY

General Auditor (R)

Correspondiente de la Real Academia de la Historia

La figura de Jorge Juan ha sido resaltada y enaltecida desde el espejo de todas sus virtudes. Recientemente, nuestra querida *Revista General de Marina* ha publicado un número monográfico en el que se hacía presente su notable polifacetismo como científico, astrónomo, geógrafo, ingeniero y constructor naval, diplomático, literato y crítico en diferentes artículos y estudios de alta calificación. En este mismo seminario se han tratado rasgos puntuales de su personalidad y de los valores y méritos que la determinaron. No cabe duda, pues, de que en el ámbito científico y cultural, en ese marco luminoso de la Ilustración, Jorge Juan es el personaje del año, y la conmemoración del tercer centenario de su nacimiento ha sido amplia y generosamente difundida.

Sin embargo, yo voy a permitirme la libertad de analizarlo desde un ángulo diferente: el Jorge Juan aventurero, hombre de acción, espía industrial en una comisión a Londres resuelta con riesgo y eficacia, osado, dinámico, sorprendente. Una imagen algo alejada del aplicado estudioso, pero no por ello menos atractiva y sugerente.

En el planteamiento inicial de estas jornadas, esta ponencia estaba encomendada a Fernando Martínez Laínez, destacado escritor e historiador, que indudablemente la habría desarrollado mejor que quien os habla; pero, al ser imposible su presencia en el día de hoy, se me brindó esta oportunidad de reemplazarlo. El tema indudablemente me atraía, y aunque ya estoy demasiado visto en este, para mí, entrañable auditorio, no dudé en aceptarlo, con el firme propósito de no invadir otros espacios parcelados ni interferir en ellos, intentando encontrar respuestas a no pocas interrogantes que integran el nudo gordiano de la cuestión. ¿Por qué va Jorge Juan a Londres?, ¿quién le manda?, ¿qué instrucciones recibe?, ¿cómo actúa?, ¿cómo sale de la ciudad?, ¿de qué manera rinde cuentas?, ¿cuáles son los frutos de la gestión? Como puede verse, es una conferencia con visibles rasgos de interrogatorio, algo desvinculada de los cauces normales de un planteamiento generalizado. Trataré por tanto de ceñirme a ello.

En noviembre de 1748, dos años después de su regreso de América, en la que, junto a Antonio de Ulloa, ha permanecido once años dedicado a la medición del meridiano en Quito, y de la redacción de sus *Noticias secretas* —modélicas en crítica y juicios de valor— y otras actividades encargadas por

el virrey del Perú, Jorge Juan recibe unas instrucciones reservadas para el desempeño de una misión altamente delicada en Londres, instrucciones cuyo firmante es el todopoderoso ministro don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, en aquellos momentos alma de la política exterior de Fernando VI, un rey ciertamente pacífico.

En el primer párrafo de la instrucción reservada que nuestro marino recibe se le ordena que elija, entre los oficiales subalternos de la Armada y guardiamarinas, los dos, llamémosles auxiliares, que han de acompañarle en la misión, cuya elección «ha de recaer en sujetos de lo más sobresaliente en las matemáticas, aplicados de entendimiento, viveza, buenos modales, de distinguido merecimiento y si pudiere ser que estén ya condecorados con la cruz de San Juan y sean en lo personal bien parecidos». Todas estas recomendaciones debían tener fundadas razones de ser, pues no era Ensenada hombre sujeto a veleidades o caprichos.

La elección de Jorge Juan recayó en los guardiamarinas don José Solano y don Pedro de Mora, indicando su elector que, «aunque el primero no sea tan blanco de rostro como quisiera, excede tanto en estudio e inteligencia a todos los de su cuerpo que se singulariza en él». No cabe duda del acierto de la elección, por cuanto este joven guardiamarina —Solano—, por su brillante hoja de servicios, llegó a ser capitán general de la Armada y primer marqués del Socorro.

El grupo formado por Jorge Juan y los dos guardiamarinas debía trasladarse a Londres y, con el pretexto de una ampliación de estudios matemáticos, realizar un amplísima misión de información cuya finalidad principal era la mejora de la construcción naval y del armamento de los buques. Con este fin debía reclutar —valga la palabra— y enviar a España un amplio equipo de maestros y operarios de jarcía y lona y de construcción de instrumentos náuticos.

Pero no era esta la única finalidad encomendada. La instrucción del marqués de la Ensenada dice textualmente: «Visitará los arsenales de mayor nombre de Inglaterra, y siempre con el disimulo de una mera curiosidad, formará y remitirá planos de ellos y de sus puertos; examinará todas las obras que hubiere en ellos y las que se están haciendo, sean muelles, diques, almacenes u otras pertenecientes a la Marina».

Pero el ministro no pareció quedarse satisfecho con estos ya de por sí exigentes cometidos, pues más adelante añade: «Hará y remitirá plano de un navío de cada clase de las que se compone la Armada inglesa, incluso fragatillas de remos, brulotes y bombardas, con expresión de todas sus medidas y las de su arboladura». Para este disimulado espionaje, nada fácil de realizar, Jorge Juan debía buscar la colaboración del embajador español en Londres, Ricardo Wall, que años más tarde ocuparía la Secretaría de Estado de Fernando VI, hombre de buenas relaciones con los ministros británicos de la época.

Otra de las preocupaciones de Ensenada era, y así los hace constar en su instrucción, la adquisición de libros e instrumentos náuticos, así como «de todo plano secreto de las colonias y fortificaciones que tienen los ingleses en

América; del número de navíos que tengan armados para custodia de sus mares, colonias y arsenales y de los que además envíen a América u otros parajes del mundo y con qué fines». Debía Jorge Juan informar también sobre otros extremos, y muy especialmente acerca de todo lo relativo al comercio marítimo inglés, fletes, aranceles, e incluso operaciones de contrabando. Todo ello implicaba que las relaciones con el embajador español habían de ser estrictamente reservadas, dada la índole de su comisión, de modo que la correspondencia entre ambos debía estar cifrada, para lo cual se le entregaba una clave y un código de instrucciones que dificultase la labor de los criptógrafos.

Los meditados planteamientos estratégicos de Ensenada parecían tomar el buen camino. Con la paz de Aquisgrán, de abril de 1748, había finalizado la guerra entre Francia e Inglaterra, y el marqués lo entendía como un buen momento para acometer la reorganización de la hacienda nacional y, con ello, la creación de una Armada respetable —decente, según su concepto— que pudiera convertir a España en árbitro internacional entre Francia e Inglaterra. Para eso era necesario sentar las bases donde apoyarla, es decir, los arsenales. Decía Ensenada que todo cuanto era necesario para construir y crear naves se hallaba en España, y en ella debían hacerse, porque tampoco era efectiva ni permanente la Marina que no se forma y sostiene por la industria del país, que entonces se encontraba en franca decadencia: «Ni constructores ni maestros de jarcia y lona hay en Francia ni en España, y en ambos reinos está muy mal atendida la economía. Y en punto a la mecánica somos ignorantísimos, sin conocerlo, que es lo peor».

En su primer informe desde Londres, Jorge Juan da cuenta de que se estaban construyendo en el Támesis «siete navíos de 60 y 70 cañones y una fragata de 20», y que en los demás puertos se trabajaba en quitar las terceras baterías a los navíos de tres puentes, «por discurrir que dejándolo en dos serían más propios para gobernarse en la mar y no menos aptos para un combate». Al parecer, nuestro marino estuvo a bordo de tres de los navíos en ciernes, haciendo una serie de atinadas observaciones sobre su construcción, ejecutada «muy en perjuicio nuestro y provecho suyo».

En sus continuas andanzas por la ribera del Támesis, le llama la atención una fragata: la *Porcupine*, que los británicos estaban alistando en el dique de Deptford. Tras unas someras averiguaciones, llega a saber que en unión de otra fragata se está armando para una operación en el Mar del Sur. Jorge Juan se preocupa seriamente con este motivo, recordando las recomendaciones del almirante Anson sobre la conveniencia de que Inglaterra poseyese un establecimiento en dicho océano, y transmite esa preocupación a Ensenada y a Wall, lo que da origen a una infructuosa negociación diplomática. Pretende como contrapartida la construcción en Londres de dos fragatas, que estarían listas para navegar sin artillería en el plazo de tres meses y que deberían navegar hasta Cádiz con las portas entabladas, para que no fuesen tomadas por buques de guerra. El celo de Jorge Juan mereció la real aprobación, pero se le contestó que «el rey había tomado ya resolución mandando dar prontas providencias para que los ingleses no lograsen sus fines». Días más tarde, sin

embargo, insiste en el tema, pues había vivido de cerca algunas de las peripecias de Anson, e informa de que ha leído detenidamente el libro del almirante inglés sobre su viaje al Mar del Sur. Viendo en él muy clara la intención de los ingleses, recalca literalmente:

«Como yo miro este punto de mucha importancia y me parece que será bueno que V.E. lo tenga muy presente, he resuelto sin embargo traducir del libro original la parte del capítulo que es conducente a oponerse en esta idea. Este proyecto me parece tan evidente que no juzgo se pueda perder la menor empresa y beneficio por los ingleses, dado el caso que no se les hiciese de alguna de las maneras oposición; y en particular los establecimientos que pretenden hacer en la costa entre Chiloé y el estrecho de Magallanes y en las islas Falkland, pues como dice Anson (*sic*), con ellos se hicieran sin duda dueños de esos mares».

Como consecuencia de las gestiones realizadas por el embajador Wall para impedir esta expedición, el Almirantazgo prohibió a los extranjeros entrar en los arsenales del rey. Algo tendría Jorge Juan que ver con ello.

Esta misión, que hoy se calificaría pura y simplemente como de espionaje, podrá parecer como la más inadecuada para una personalidad científica tan sobresaliente como Jorge Juan; sin embargo, como bien dice el capitán de navío Morales, el marqués de la Ensenada necesitaba para esta misión alguien que, además de abnegación y tacto, reuniera en su persona cualidades tan excepcionales como un elevado caudal de conocimientos profesionales y científicos, dotes de observación poco comunes y una mente capaz de formarse un juicio certero sobre muy diversos asuntos.

Debemos sin embargo retomar el hilo conductor de la llegada de Jorge Juan a Londres, y el desempeño de su cometido principal, que era la contratación y envío a España de constructores, operarios y ayudantes británicos para introducir en los arsenales españoles el método inglés de construcción naval. Pero, además, como escribe José Patricio Merino, se le encomiendan tareas de lo más dispar, como averiguar el secreto del tratamiento de los paños ingleses y conseguir algún buen maestro en esos menesteres; estudiar el método para limpiar los puertos; investigar el funcionamiento de una fábrica de lacre y traer a España a un buen oficial del ramo; hacerse con matrices y oficiales de imprenta, y sobre todo, comprar instrumentos de óptica, física y química, tratados de matemáticas y astronomía... Algunos de estos libros constituyen auténticas joyas bibliográficas y se conservan todavía en la Biblioteca del Observatorio de San Fernando.

La estancia del marino en Inglaterra tiene trazas de auténtica novela de aventuras. Se hace pasar por Mr. Monmor en Francia y por Mr. Jogues en Inglaterra, y sus comunicaciones con Ensenada las realiza a través de un sujeto llamado Pigault. Establece contacto con los técnicos ingleses por medio de un clérigo que actúa como intermediario, y poco a poco va contratando gente y enviándola a España, burlando el control de las autoridades inglesas a través

de Francia o Portugal y eligiendo Ferrol como lugar de concentración. El primero en llegar a la ría gallega fue Henry Sayers, maestro de jarcia. Contrata después a Edmond Bryant haciéndole creer que va para Nueva Inglaterra, y solo le comunica su verdadero destino cuando ya está en Francia. Para llevar a término el revoltijo de misiones encomendadas, tiene que recurrir a estas argucias, cuya repercusión, cuando se descubran, será enorme.

Jorge Juan no esconde a Ensenada las dificultades que están surgiendo en sus tareas captatorias, y le escribe el 12 de abril de 1750 que, «a pesar de la recomendación hecha al clérigo de que no se acercase al río, su celo indiscreto le hizo hoy decir misa en aquel barrio y me acaban de decir que lo han prendido por orden del duque de Bedford». Alarmado por esta situación, saca a toda prisa de Londres a las familias de los que quedaban, y él mismo se disfraza de marinero para escapar en un barco español de la matrícula de Santoña, mandado por el capitán Antonio del Hoyo, quien desde el primer momento se mostró propicio a que Jorge Juan asumiera íntegro el control del buque. El barco, no obstante, fue registrado tres veces a la salida del Támesis, pero pudo partir del Canal y llegó un día después a Boulogne. Hay quien dice que en el último registro Jorge Juan se ocultó tapado bajo una lona.

La mayoría de los objetivos habían sido cubiertos, y más de cincuenta técnicos, en muchos casos con sus familias, estaban en camino o habían llegado ya a España, junto a libros, documentos y algunas informaciones de interés. Otros tuvieron peor suerte; como el constructor Ricardo Brooth, al que embargaron los muebles, la vajilla de plata y un buque de su propiedad. A pesar de estos contratiempos, las ventajosas condiciones de su contrato en España le compensaron de estas pérdidas.

A mediados de 1750 ya se encontraban en España los extranjeros «importados» más relevantes. Tres constructores, dos primeros ayudantes y ocho ayudantes de construcción serán los encargados de rehacer la Armada española a tenor de sus nuevos proyectos de construcción porque, como escribió Ensenada a Jorge Juan, «sin ellos no puede[n] formarse sistemas sobre la construcción, gradas para ella y otras cosas que es preciso preparar y adelantar para cuando se de principio a esto». «Esto» que Ensenada designa con tan escaso énfasis es, sin duda, el más ambicioso plan naval puesto en marcha por España en toda su historia.

No voy a atosigarles transcribiendo la ficha personal de cada «captado», aunque sí consignaré los nombres de los más relevantes, cuyos apellidos han pervivido a través de sucesivas generaciones desde el entronque familiar español, y aún subsisten, principalmente en Ferrol, San Fernando o Cartagena. Ricardo Rooth, considerado el mejor de los constructores, se quedó en Ferrol, principal astillero en esos años; Mateo Mullan fue a Cádiz, y Edmundo Bryant, a Cartagena. David Howell, uno de los primeros ayudantes, dirigió las construcciones emprendidas en Guarnizo por asiento por don Juan Fernández de Isla, admirable empresario montañés en esos años; Almond Hill, el otro, fue nombrado delineante general y maestro de construcción en la Academia de Guardias Marinas. Estos ayudantes acompañaron a los instructores y les

sustituyeron en los casos de ausencia y muerte. Junto a estos cabe consignar también a Tomás Hewer y James Turner en Ferrol, con Rooth, Richard Sternard y Cristóbal Waters en Cádiz y John Laughan en Cartagena. Juan Baker Reynolds quedaría en la Academia de Guardias Marinas junto al ya citado Almond Hill, y Abraham Hill y Juan Stevens tuvieron destinos movibles.

El proceso de integración en la sociedad española se produce lentamente. La mayoría, constructores y ayudantes, se quedaron en España; alguno es despedido, como Ricardo Stennard o Abraham Hill, y otros vuelven a Inglaterra, como Almond Hill. Sin embargo, la desconfianza en los que se quedaron se mantuvo algún tiempo, y durante la Guerra de los Siete Años muchos de ellos vieron cómo se les separaba de los arsenales por sospechosos, se les prohibía mantener correspondencia con Portugal e Inglaterra e, incluso, en algunos casos eran despedidos.

Indudablemente, los dieciocho meses de comisión de Jorge Juan en Londres fueron emocionalmente intensos, y sus gestiones estuvieron acordes con sus resultados. A su regreso se le encargó la construcción de los buques y demás fábricas de este ramo, así como la dirección de la construcción de los arsenales y sus obras complementarias: fábricas de jarcia y lona, fundiciones de artillería, fábrica de anclas y de municiones, de pernería y clavazón.

A fines de 1750 se encuentra en Cartagena, en cuyo flamante arsenal ya se habían botado los primeros jabeques: *Cazador*, *Volante*, *Liebre* y *Galgo*. En las postrimerías de 1751 lo hallamos en Ferrol, inspeccionando las obras del arsenal y poniendo en marcha la fábrica de jarcia de La Graña, donde estuvo a punto de morir en una de las pruebas de tracción realizadas en su presencia. Estando en Ferrol, el rey lo nombró capitán de la Real Compañía de Guardias Marinas.

Para determinar el método más ventajoso de construcción, reunió en Madrid a principios de 1752 a todos los constructores: Turner, de Ferrol; Howell, de Guarnizo; Bryant, de Cartagena; Mullan, al que hizo venir de La Habana..., y durante nueve meses de trabajo se reglamentó todo lo referente al quehacer naval, con sus planos, escantillonados, aparejo, armamento, etc. para cada clase de navíos, fragatas, jabeques, paquebotes y bombardas, así como las lanchas, botes y serenies precisos para ello. El rey aprobó este nuevo método, en el que aparece ya como única unidad de medida el pie de Burgos, abandonándose el codo, que hasta entonces se había empleado.

Este sistema, el segundo de la Marina española moderna, es conocido con el sobrenombre de «inglés», llamado así por los despechados carpinteros de ribera, que se veían sustituidos por los constructores ingleses contratados por Jorge Juan.

Durante el reinado de Fernando VI, Ensenada y Jorge Juan, en espléndida conjunción de voluntades, realizan la proeza de construir alrededor de 65 buques, entre navíos y fragatas, en apenas diez años, colocando así a España a la cabeza de la construcción naval europea, al tiempo que refuerzan las enseñanzas y capacidades de la nueva oficialidad que sale de las aulas gaditanas (David Casado). Demasiado para los ingleses, que no cejaron hasta

conseguir la caída del marqués en un turbio manejo de intrigas. «Ya no habrá más barcos», decía exultante el embajador inglés, Keene, cuando entre las sombras del Támesis, en sus riberas de Embankment, Millbank y Pimlico, aún no se habían borrado las huellas de aquel marino español y universal que miraba con pena a aquellos corazones de corazón tan ceñido que no conocían más patria que la ciudad, la villa o la aldea.