

Necesitas la mar, te enseña. Hoy hablaremos de...

EL NACIMIENTO DE LAS FRAGATAS

(Extraído y adaptado de la obra “Las expediciones científicas españolas del siglo XVIII”. Autor Agustín. R. Rodríguez González. Ed. EDAF, 2023. Pp. 18-24)

Un tópico divulgado de la historia de España es la creencia generalizada de que los españoles apenas han contribuido al progreso de las ciencias y técnicas mundiales. Capítulo poco conocido de la historia del diseño naval español es el referido al origen de esos buques de tan bonita estampa llamados fragatas de vela. Y buena pista sobre ese origen es el parecido de la palabra española con las utilizadas para designarlas en idiomas como el inglés, el francés y otros.

Parece que la palabra original era griega, *afracta* o «sin cubierta», referida a las más pequeñas embarcaciones de la familia de la galera, con apenas una docena de remos por banda, una treintena de marineros (que remaban pues en ellas no había forzados) y otros tantos soldados si iban armadas en guerra. En suma: poco más que unos grandes botes a remos, con uno o dos palos de velas latinas y dotados con uno o dos cañones a proa pequeños.

Más de una cuarentena de ellas lucharon en Lepanto, apoyando a las galeras y cubriendo los huecos en su formación. También, años después, sirvieron como pequeños corsarios en el Mediterráneo. A comienzos del siglo XVI existían dos tipos básicos de buques, susceptibles de ser utilizables para la guerra.

Un tipo eran las galeras, desaconsejables en el Atlántico por su escasa capacidad de víveres y aguada, lo que limitaba su autonomía en grandes navegaciones, además de exponer a la dotación a un clima mucho más duro que el Mediterráneo que implicaba el peligro de quebranto de sus finos y frágiles cascos en aguas mucho más tempestuosas.

El otro tipo eran las naos y carracas, que podían resolver satisfactoriamente esos desafíos, llevar muchos más cañones y tenían los costados más altos para dificultar el abordaje. Sin embargo, aquellos veleros, muy aptos para la carga en grandes navegaciones, no lo eran contra los posibles enemigos que encontraban en el Atlántico, que eran ágiles y rápidos corsarios, primero franceses y luego holandeses e ingleses, por este orden cronológico.

Por ello, capacitados marinos empezaron a buscar una respuesta a ese reto, entre ellos Álvaro de Bazán el Viejo y Pedro Menéndez de Avilés, tratando de conciliar las ventajas respectivas de las ágiles galeras y las robustas naos. De esos experimentos nacieron los galeones y las galeazas. Así, Menéndez de Avilés diseñó los llamados *Doce Apóstoles*, los buques que escoltaban a las flotas de Indias.

La solución era hacer naos de cascos más finos para incrementar su velocidad y agilidad en maniobra, y dotarles de una propulsión auxiliar a remos, ésta para facilitar maniobras y viradas y no depender en momentos cruciales del viento reinante.

Pero, pese a repetidos ensayos, subsistía el problema de aunar en el mismo barco remos y cañones, pues para su mejor rendimiento, los remos debían ir lo más abajo posible de la línea de flotación, y por motivos de reparto de pesos y estabilidad, ese mismo lugar debía estar reservado a los cañones más pesados. En suma, conciliar en el mismo buque remos y cañones era muy problemático con la técnica de la época.

A los trabajos de Bazán el Viejo siguieron los de sus hijos, el gran Álvaro de Bazán y su hermano don Alonso. Al final se comprobó que lo que era casi imposible de lograr en grandes naos era mucho más factible en buques más pequeños, y así fueron naciendo los galeoncetes, galizabras o, finalmente, las fragatas, por analogía con las embarcaciones menores que acompañaban a las galeras.

El modelo no tardó en ser imitado por Holanda, Francia e Inglaterra, generalizándose el tipo y adoptando en su idioma el nombre original. Las fragatas crecieron en tamaño y potencia, en el siglo XVII, con las primeras de 200 toneladas y unas 12 a 20 piezas ligeras de artillería, hasta las grandes fragatas de fines del XVIII, equiparables a navíos pequeños.

La propulsión auxiliar a remos continuó hasta mediados del XVIII, hasta prescindir de ella. Pero en ocasiones se necesitaba remolque por los botes de remos. En el siglo XIX, la propulsión a vapor supuso una solución más adecuada.

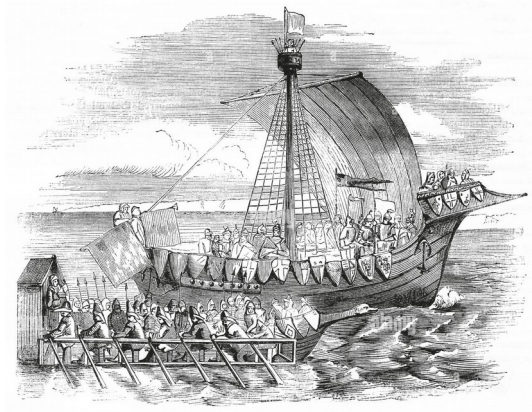
Frente a esa falsa creencia sobre la poca aportación española a la Ciencia y la Técnica, no debían ser tan defectuosos los buques españoles cuando entre 1492 y 1522 consiguieron la doble hazaña de descubrir y explorar un nuevo continente y dar la primera vuelta al mundo, todo ello en 30 años, gesta de navegación no igualada hasta la fecha.

En comparación, la tan celebrada vuelta al mundo de Francis Drake, culminó nada menos que 58 años después, siguiendo cartografía y derroteros españoles, incluso secuestrando pilotos españoles y portugueses para forzarles mediante torturas a facilitar información para su navegación. Y todo ello, cuando desde 1565, quince años antes, el Galeón de Manila, el gran logro de Andrés de Urdaneta, unía anualmente las Filipinas y los puertos del Imperio chino con América y España.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Onda Pesquera de Radio España.

Resumen

Es poco en la historia del diseño naval español el referido al origen de las fragatas de vela. Y buena pista sobre ese origen es el parecido de la palabra española con las utilizadas para designarlas en idiomas como el inglés, el francés y otros.



Afracta del siglo XV junto a un barco de guerra. Ilustración de 1858.