Barcelona 1543: el primer vaixell de vapor de la història

Autor:
Data de publicació: 25-07-2017

Tanmateix, en el segle I dC, el gran savi i inventor Heró d'Alexandria, va desenvolupar un mecanisme que feia girar una roda amb la força del vapor. Malgrat la gran admiració que va aixecar en el seu moment, l'invent no va passar de ser una simple curiositat, sense tenir mai cap aplicació pràctica.

L'any 1543, més de 1.400 anys després, el port de Barcelona va ser testimoni de la reinvenció d'una màquina de vapor, però amb la particularitat que, aquest cop sí, se li volia donar una utilitat pràctica.

Barcelona 1543: el primer vaixell de vapor de la història (Carles Camp)

Durant la major part de la història de la navegació hi ha hagut només dues formes de propulsió de les embarcacions: la que aprofitava la força del vent (mitjançant les veles) o la que aprofitava la força humana (mitjançant els rems).

Tanmateix, en el segle I dC, el gran savi i inventor Heró d'Alexandria, va desenvolupar un mecanisme que feia girar una roda amb la força del vapor. Malgrat la gran admiració que va aixecar en el seu moment, l'invent no va passar de ser una simple curiositat, sense tenir mai cap aplicació pràctica.

L'any 1543, més de 1.400 anys després, el port de Barcelona va ser testimoni de la reinvenció d'una màquina de vapor, però amb la particularitat que, aquest cop sí, se li volia donar una utilitat pràctica.

El 17 de juny d'aquell any, el capità de marina que coneixem amb el nom de Blasco de Garay (identitat que caldria confirmar), va presentar un experiment que tenia com a objectiu posar en moviment un vaixell de 200 tones, el Trinitat, sense veles ni remers, exclusivament amb la força del vapor.

L'invent consistia en dues grans rodes, col·locades una a cada costat del vaixell, que el propulsaven com si fossin rems. La força per moure les rodes provenia d'una gran caldera d'aigua bullent. L'hermetisme de l'anomenat Garay no va permetre als testimonis explicar gaire més del funcionament de l'enginy, tot i que és fàcil d'imaginar en què devien consistir els mecanismes. Entre els testimonis hi havia Enrique de Toledo, Pere de Cardona i el tresorer reial Ravego o Ravajo, tots ells persones de molt alt rang.

L'experiment va ser un èxit total: l'embarcació girava dos cops més de pressa que una de tradicional i assolia la velocitat d'una llegua per hora, una velocitat entre quatre i sis vegades superior a l'habitual i sense dependre del vent ni de la força dels rems.

Malgrat tot, i per raons que desconeixem, l'invent no va tenir continuïtat i els plànols van desaparèixer. Tot i així, Carles I va recompensar Garay pagant-li les despeses provocades per l'experiment, més un premi de 200.000 maravedisos i amb un ascens de grau. Tota aquesta informació està documentada a l'Arxiu de Simancas.

La innovació no va prosperar per les mateixes raons que no devia haver prosperat la màquina a vapor d'Heró d'Alexandria: no prou avançada tecnològicament, requeria una inversió massa gran per esdevenir alternativa a una mà d'obra encara molt barata. A més, la gran quantitat de llenya que hauria calgut carregar per fer un viatge mínimament llarg, atès que el carbó mineral que conté moltes calories en poc pes i volum encara no s'usava, no hauria deixat gaire espai útil per a les mercaderies o per als soldats que es volgués transportar.

La primera notícia d'aquest vaixell a vapor a Barcelona la va donar a conèixer, el 1825, el canonge Tomás González, arxiver de Simancas, com a resposta a la demanda d'informació, que li havia fet l'historiador Martín Fernández Navarrete, sobre grans fites de les quals es poguessin enorgullir els espanyols. Navarrete estava escrivint la seva obra Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV. En aquells moments, calia aixecar la moral hispànica que estava completament enfonsada. En nou anys hi havia hagut tres exilis: el del afrancesats el 1814, amb la derrota de Napoleó gràcies als anglesos i no a l'exèrcit espanyol; el dels partidaris de la monarquia absoluta o realistes el 1820, després del cop d'estat liberal liderat per Riego que va restaurar la Constitució del 1812; i el dels liberals el 1823, després que un exèrcit estranger d'uns 90.ooo homes, els Cent Mil Fills de Sant Lluís, humiliessin tots els que sentien la nació espanyola en entrar en territori del rei de les Espanyes amb total impunitat i sense que ningú els amoïnés, arribessin a Madrid i restauressin la monarquia absoluta de Ferran.

Al mateix temps, s'havia perdut pràcticament tot l'imperi colonial fent palesa la impotència i la ineficiència de tots els estaments de la monarquia hispànica. Només se salvaren les possessions del Pacífic, Cuba i Puerto Rico.

Calia, doncs, una injecció d'orgull, que és el que pretenia demostrar Navarrete: malgrat el mal moment que estaven passant, els espanyols havien fet coses importants en el passat. El canonge González va fornir la informació sobre Blasco de Garay i el seu invent a Navarrete per ajudar-lo a demostrar que Espanya també era un país avançat i que, a Barcelona -ciutat espanyola-, hi havia navegat el primer vaixell a vapor d'època moderna.

Val la pena reproduir sencer l'escrit que l'arxiver González va enviar a Navarrete:

"Blasco de Garay, capitán de la mar, propuso en el año 1543 al emperador y Rey Carlos V, un ingenio para hacer andar las naves y embarcaciones mayores, aun en tiempos de calma, sin necesidad de remos ni velamen. A pesar de los obstáculos y contradicciones que experimentó este proyecto, el emperador convino que se ensayara, como en efecto se verificó en el puerto de Barcelona, el día 17 de junio del expresado año de 1543. Nunca quiso Garay manifestar el ingenio abiertamente, pero se vió al tiempo del ensayo, que consistía en una gran caldera de agua hirviendo, y en unas ruedas de movimiento complicadas á una y otra banda de la embarcación. La experiencia se hizo con una nao de 200 toneles venida de Colibre [Cotlliure] á descargar trigo a Barcelona, llamada la Trinidad, su capitán Pedro de Scarza."[i]

El text és ben clar: es tractava d'una màquina de vapor, d'un vaixell mogut per la força del vapor, que va funcionar per primera vegada a Barcelona. Espanya tenia de què enorgullir-se'n. Objectiu acomplert.

Immediatament, però, van sorgir veus negant tal evidència. El lideratge d'aquest negacionisme el va encapçalar el successor de González en el càrrec d'arxiver de Simancas, Manuel García, que va proporcionar a Modesto Lafuente uns documents, concretament unes cartes, en què –suposadament- Blasco de Garay confessava per escrit, en una carta que diuen va enviar directament a Carles I, abans de realitzar el seu experiment a Barcelona, que l'enginy no es movia a vapor, sinó gràcies a uns homes que feien rodar manualment unes rodes amb pales que movien l'embarcació.

Si això fos cert, l'invent hauria estat un frau. Però, aleshores, com s'explicaria que l'emperador, en lloc de castigar severament algú que havia enganyat els més alts representants de la corona i homes de la seva màxima confiança a Barcelona, recompensés un estafador confés, amb el rescabalament de les despeses que li havia comportat dur a terme l'experiment, amb un premi generós i un ascens de grau? Ens sembla una reacció totalment inversemblant.

Com també creiem absolutament inversemblant que, segons la documentació descoberta per García, s'haguessin fet a Màlaga unes proves prèvies a les de Barcelona. A banda que la indústria metal·lúrgica i la marina andalusa del moment no fossin precisament punteres, quin sentit tindria que, per a fer la prova definitiva, s'hagués traslladat la prova a uns vuit-cents kilòmetres de distància amb l'encariment del cost del transport de material, eines i persones que tot plegat suposava?

Potser tot pren més sentit si considerem que la divulgació d'aquestes nova documentació, que desprestigiava totalment Garay i el seu invent, podia tenir un altre propòsit. Anem a pams i comencem per analitzar qui hi havia al darrera.

Primer de tot hem d'explicar qui va ser Modesto Lafuente, autor de la Historia General de España desde los tiempos primitivos hasta Fernando VII, escrita del 185o al 1867. Lafuente va ser un dels principals creadors -i inventors- del relat historiogràfic que constitueix un dels grans pilars que sustenten el pensament ideològic del nacionalisme espanyol. Quan diem 'inventor' ho fem en sentit literal: és ell qui inventa la majoria de relats fantasiosos, exagerats, o directament falsos que sostenen la justificació d'una Espanya única, eterna, uniforme, centralista i castellana. Lafuente mai va tenir cap escrúpol per falsificar documentació o inventar-la, o a acceptar com a verídics documents i cròniques d'una credibilitat més que dubtosa, amb la finalitat de justificar la fantasia que tots els territoris d'Hispània estaven predestinats a unificar-se i a uniformitzar-se sota el centralisme castellà i que, només i exclusivament a Castella havien tingut lloc fets significatius des del temps dels romans i, fins i tot, abans. Tot per justificar la invenció de la nació espanyola, una ocurrència de les Corts de Cadis del 1812, un objectiu en què la qüestió d'estat estava per damunt de la veritat i que ha estat seguit acríticament per la resta d'historiadors al servei del nacionalisme espanyol.

Exemples de la capacitat fabuladora de Lafuente han estat posats de manifest per diversos autors. Així per exemple, Joan Cavaller en la seva obra L'enfrontament entre catalans i espanyols pel domini del passat iber. Volum I (Prohom Edicions, 2o10) ens recorda el cas de la invenció del poble celtiber, que hauria existit abans de la invasió romana, per tal de justificar que, ja en aquella època, Espanya era una única nació. Tomás Pérez Vejo, a España imaginada. Historia de la invención de una nación (Galaxia Gutenberg, 2015), afirma que Modesto Lafuente va ser un dels principals inventors de la fantasiosa historiografia nacionalista espanyola. Segons Pérez Vejo, Lafuente s'inventa una visió castellanista de la història d'Espanya (p 67), en estar tot el seu relat impregnat de filocastellanime (p 95), qualificant-lo de manipulador (p 283), tot i fent novel·la (p 33), semblant el seu relat més propi d'una novel·la popular en comptes d'explicar els episodis històrics com van passar realment (p 343) per tal de bastir un discurs ideològic (p 32), tot i usant com a eines una prosa colorista i grandiloqüent (p 267). El mateix Lafuente no amaga les seves intencions:

"Si alguna comarca o porción del globo parece hecha o designada por el grande autor de la naturaleza para ser habitada por un pueblo reunido en un cuerpo de nación, esta comarca, este país es España." [ii]

Però Lafuente no té l'exclusiva en la manipulació, invenció o recreació de documents i relats històrics amb l'objectiu de crear l'imaginari que donaria cobertura ideològica a una nació espanyola de recent creació (1812). Diego Clemencín a Ilustraciones sobre varios asuntos del reinado de doña Isabel la Católica, que pueden servir de pruebas a su elogio, publicat el 1820, enceta el camí per tal d'enaltir la figura d'Isabel la Catòlica enfront del seu marit Ferran, rei d'un poderós imperi mediterrani que, fins aleshores, havia estat considerat la gran figura política del seu temps, fins al punt que Maquiavel el prendria com a referent del seu Príncep, o Felip I (II) de Castella arribaria a dir d'ell a éste se lo debemos todo; mentre que Isabel, reina d'un estat merament terrestre i tancat en si mateix, havia estat relegada a una consideració irrellevant fora de Castella.

Enaltint la figura d'Isabel per sobre de la de Ferran, es remarcava la preponderància de Castella per damunt dels regnes de la monarquia catalana i es justificava la seva supremacia en la construcció de la nació espanyola.[iii]

L'altre gran protagonista de la invenció del frau de Blasco de Garay, va ser Manuel de Saralegui. Mariner, filòleg i historiador, va ocupar la lletra J de la Real Academia de la Lengua Española. Respecte a aquesta institució, molta gent no sap que fins els temps d'Unamuno els acadèmics no tenien la intenció de tenir cura de la llengua castellana des d'una perspectiva filològica, sinó que la seva feina consistia en què aquesta tingués els vocabulari adient per servir a la ideologia del nacionalisme espanyol i als seus grups i famílies dominants. Per tant, tots els seus membres, si més no aleshores, eren ideòlegs del nacionalisme espanyol, i per a ell treballaven.

Saralegui és l'autor de Lo siento mucho. Consideraciones y documentos relativos al famoso ingenio del Hidalgo Blasco de Garay, obra escrita amb l'únic propòsit de refermarar la tesi de Lafuente que l'invent de Garay era un frau.[iv]

Amb aquests dos antecedents, és normal que historiadors com Ferrer de Couto, militar espanyol, cavaller de Santiago i de San Fernando, entre altres distincions, o com Fernández Duro, un altre condecorat militar espanyol, s'apuntessin, per ideologia, a la desacreditació de l'èxit de Blasco de Garay. És normal que tots dos, com Salaregui, es basen en la versió de Lafuente, ja que encaixa perfectament amb la seva ideologia espanyolista.

No ho és tant que Rubió i Ors[v] i altres historiadors catalans donessin tanta credibilitat a aquest falsari i s'apuntessin a aquesta campanya de descrèdit. També sobta certa manca de rigor en l'article de Santiago Riera Dels velers als vapors, publicat pel Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya el 1993, quan afirma (p. 155):

"Val a dir que la referència de Navarrete, comunicada per l'arxiver de Simancas, sobre l'ús d'una caldera no surt en cap de les cartes i documents de l'època que hem pogut consultar".

És molt normal que no se n'hagi trobat cap. Els historiadors nacionalistes espanyols se n'han cuidat ben bé prou de destruir-les i substituir-les per les que van redactar ells, on Garay explicaria que el seu experiment era fraudulent.

Continua Riera dient que cal pensar en una mala interpretació de l'arxiver o en un excés de patriotisme. Això és difícil de creure, ja que l'escrit de l'arxiver és totalment explícit i molt concret en parlar d'una caldera que generava vapor, que feia moure un mecanisme per desplaçar el vaixell. L'informe de l'arxiver González és massa clar perquè hi haguessin errors d'interpretació.

Riera es justifica dient que “no costa gaire donar la raó als qui desemmascararen la llegenda, d’una manera especial Lafuente i Salaregui”. Riera ens descobreix les seves fonts, fonts d’aigua enverinada, com hem vist. Perquè com podem donar crèdit en aquesta qüestió a personatges que, sabem, que en la seva feina han exercit d'ideòlegs i de forjadors del nacionalisme espanyol sense escrúpols més que no pas d’historiadors amb un criteri objectiu? Aquest és el problema de l’argumentació de Riera, que se sustenta exclusivament en la credibilitat que ell atorga al manipulador Lafuente i al seu adlàter Slaregui, per damunt de Navarrete i González.

Riera acaba dient que en el segle XVI no es podia fabricar una màquina de vapor de primer antuvi sense la tecnologia adient –que diu que no existia-, i sense els estudis, segons ell imprescindibles, sobre el vapor d’aigua. Aquesta afirmació és, al meu entendre, molt agosarada. Si mil cinc-cents anys abans Heró d’Alexandria ja havia construït un artefacte metàl·lic que feia voltes gràcies a la força del vapor, per què no se’n podia construir un de semblant, encara que més gran i potent, a la Catalunya del segle XVI? Catalunya tenia en aquells temps una de les millors, sinó la millor indústria i tecnologia metal·lúrgica d’Europa. En segon lloc no crec que sigui tan important tenir coneixements científics sobre el comportament del vapor d’aigua, ja que ben segur que Garay va fer totes les seves proves de forma empírica, sense amoïnar-se gaire per les lleis de la física. També és cert que aquest vaixell no es va moure de dins del port de Barcelona i no sabem què hauria passat en un trajecte més llarg o si l’enginy hauria resistit una travessia completa, ni que fos fins a Mallorca per exemple.

Si, a partir de tot el que hem dit fins aquí, no hi havia d’haver cap problema de caire tecnològic perquè Garay fabriqués una màquina de vapor i si l’arxiver González no tenia cap raó per mentir sobre Garay o, si més no, no tenim cap motiu per pensar que González fos menys honrat que Lafuente (i d’aquest sí que tenim evidències de la seva manca d’escrúpols), hem de concloure que l’arrel del problema del que podríem anomenar “afer Blasco de Garay” ha de ser d’índole diferent.

El problema potser s’hauria de situar en el fet que el canonge González va proporcionar a Navarrete una gran fita en un escenari català aspecte aquest que el nacionalisme espanyol no tolerava ni tolera. Per això, es van afanyar a substituir l’arxiver per un altre que no tan sols no fes més badades d’aquestes, i que s’afanyés a desmentir la informació del seu antecessor.

Aquesta és una gran contradicció del nacionalisme polític espanyol, que hem constatat altres vegades. D’una banda, afirmen categòricament que els catalans són espanyols però per un altra, perquè els volen considerar súbdits i inferiors, es neguen a concedir als catalans l’autoria de progressos importants.

Preferien inventar-se documentació i dir que l’èxit del vaixell a vapor a Barcelona el 1543, el primer que hi va haver al món, va ser un frau, abans que alegrar-se d’un èxit assolit a Catalunya, que en el seu deliri nacionalista espanyol, donaria ales a l’irredemptisme català. I no hem d’oblidar que, és en aquest context de creació i imposició d’un imaginari espanyol de matriu castellanocèntrica que hem d’inscriure l’obra de Lafuente i els seus seguidors. És absolutament segur que si l’exitós experiment s’hagués fet a Màlaga ara Garay seria un heroi nacional i no un falsari.

Carles Camp

25/07/2017

Notes

Tomás Pérez Vejo, España imaginada. Historia de la invención de una nación, Galaxia Gutenberg, 2015.

Joan Cavaller, L'enfrontament entre catalans i espanyols pel domini del passat iber. Volum I, Prohom Edicions, 2o10.

[i] Luís Almerich (Clovis eimeric), Barcelona y el mar. Panorama Histórico desde el siglo IX al XX. Barcelona, 1945.

[ii] Modesto Lafuente, Historia general de España. Madrid, 1850-1867

[iii] Armand Sanmamed, "No montaba tanto Isabel como Fernando". Actes del Simposi Espanya contra Catalunya: una mirada històrica (1714-2014). Barcelona, 2014, p. 767-774.

[iv] Manuel de Salaregui, Lo siento mucho. Consideraciones y documentos relativos al famoso ingenio del Hidalgo Blasco de Garay. Madrid, 1913.

[v] J. Rubió i Ors a "Blasco de Garay. Memoria acerca de su invento, leída en la sesión del 26 de junio de 1849" a Memorias de la Academia de Buenas Letras, tom III. Barcelona, 1880, p. 3-40.