

# A PROPÓSITO DEL NAVÍO CASTILLA

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ  
Licenciado en Derecho

EN el número 118 de la *Revista de Historia Naval*, aparece un artículo de don Alejandro Anca Alamillo con el sugestivo título de «Un navío que nunca existió: el *Castilla* construido en Esteiro en 1751».

En el encabezamiento del artículo, el autor expresa su deseo de que otro investigador rebata, «con las debidas pruebas documentales», lo que se afirma en el mismo, esto es, que sí existió un *Castilla*, efectivamente construido en 1751, pero en Guarnizo, no en Ferrol.

Como quiera que en el momento actual tenemos muy avanzada una obra sobre los navíos de la Real Armada, haciendo uso de la amable invitación del Sr. Anca exponemos a continuación una hipótesis discrepante apoyada, como se pide, en pruebas documentales. La hipótesis que desarrollaremos es la siguiente: no hubo ningún *Castilla* construido en 1751 —ni en años anteriores a 1780— ni en Ferrol, ni en Guarnizo, ni en ningún otro astillero.

Examinaremos a continuación, brevemente, las localizaciones mencionadas.

## Ferrol

Coincidimos con el Sr. Anca en que las primeras noticias de la construcción del *Castilla* en Ferrol proceden del *Suplemento al Diccionario Geográfico-Estadístico* de Sebastián Miñano, de 1827, y del *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* de Madoz, aunque en este último caso nuestra referencia procede de la edición de 1847, página 55, donde distingue dos navíos llamados *Castilla* salidos del astillero de Esteiro: uno de 64 cañones, construido en 1751, y otro, de 68, en 1780.

No obstante, existe otro documento, de fecha imprecisa, pero sin duda tan antiguo como los anteriores y que incluso puede ser el origen de los mismos: nos referimos al manuscrito (en adelante Ms.) número 11.307 (microfilme 7.769) de la Biblioteca Nacional (BN). Este Ms. se titula «Buques de guerra que ha tenido la Marina Real de España desde principio del siglo 1.500 (*sic*)». En él se contiene una nota manuscrita del siguiente tenor:

«Este ms perteneció a D. Luis María de Salazar, Ministro que fue de Marina y murió en 24-4-1838: Salvá».

Dado que Salazar fue ministro de Marina en 1814-1816, 1820 y 1823-1833, es de suponer que esta documentación fuera acopiada durante cualquiera de sus mandatos y, en todo caso, antes de su muerte, acaecida en 1838, por lo que es anterior a Madoz y muy probablemente a 1827, dada la extensión de la referencia que contiene sobre este navío, que contrasta con lo escueto de las dos obras que hemos mencionado.

En efecto, el Ms. citado contiene referencias nada menos que de cuatro *Castilla*, con el siguiente contenido:

«1º *Castilla* (62). Sirvió desde 17 de enero de 1730, que se construyó en Guarnizo, hasta mediados de 1736 que se dio al través en La Habana.

2º *Castilla* (60). Sirvió desde el año 1737 que se construyó en La Habana, hasta el de 1764 que se perdió en los bajos de Veracruz dentro del mismo Puerto.

2º (*sic*) *Castilla* alias *S.º Domingo de Silos* (62). Sirvió desde el 17 de marzo de 1752 que se construyó en Ferrol por Rot (*sic*) hasta el 22 de agosto de 1762, que se echó a pique en la boca del Puerto de La Habana cuando la invasión de los ingleses.

4º *Castilla* alias *S. Félix* (60). Sirvió desde el 7 de marzo de 1780 que se construyó en Ferrol por Gautier hasta mediados de marzo de 1810, que estando en Cádiz de pontón se perdió en un temporal».

Montero Aróstegui, en la página 601 de su obra (1), incluye al tercer *Castilla* entre los construidos en Ferrol en 1751, dándolo como perdido en la costa de Málaga tres años después, en discrepancia, por tanto, con el Ms. 11.307 BN, que lo hace vivir hasta 1762. Sorprendentemente, en la página 683 no lo incluye en la relación de los buques que tuvo la Marina desde 1700 (2).

A salvo estas matizaciones, suscribimos totalmente la lista de inclusiones y exclusiones respecto de Ferrol que se contiene en el artículo del Sr. Anca, al que nos remitimos para evitar repeticiones innecesarias.

Esto dicho, participamos también de la idea de que en Ferrol no se construyó ningún navío con ese nombre antes del llamado *San Félix el Castilla* de 1780. Militan a favor de ello las siguientes razones:

- El contenido del Ms. 2215-12 del Museo Naval de Madrid, coincidente con el del EGA de 1847 (3). De ambos —en realidad se trata de un

---

(1) *Historia y descripción de la Ciudad y Departamento Naval del Ferrol*. Madrid, 1859, p. 601, «Catálogo de los buques de guerra construidos en los Arsenales del Ferrol».

(2) «Catálogo de los buques de guerra que ha tenido la Marina española desde el año 1700 hasta el día...».

(3) A diferencia del Sr. Anca, entiendo que el EGA es anterior a la redacción del Ms. No obstante, ello no altera el resultado, por lo que no insistiré sobre este punto.

mismo documento— resulta inequívoco que en Ferrol no se construyó el pretendido *Castilla* de 1751. En estas fechas solo se fabricaron los llamados *Fernando* y *Asia*, junto a la fragata *Galga* y el paquebote *Marte*, todos ellos buques experimentales basados en el nuevo sistema constructivo.

- En el Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (MA), legajo 322, consta una comunicación de Antonio de Perea al marqués de la Ensenada, de 20 de marzo de 1753, que remite «el adjunto estado expresivo de las principales dimensiones de los cuatro buques que anteriormente se fabricaron en este Astillero», estado que incluye solo los dos navíos, la fragata y el paquebote mencionados, pero que en modo alguno habla del *Castilla*.
- En coincidencia con lo anterior se halla AGS, MA, 318, cartas de Cosme Álvarez a Ensenada de 24 y 25 de marzo de 1750, donde aquel comunica que ha encargado a Rooth y a Mullan, por separado, sendos planos de un navío de 70 cañones —fueron el *Fernando*, de Rooth, y el *Asia*, de Mullan (4)—, además de los de la fragata y el paquebote citados. Ni una sola palabra acerca de un tercer navío, que hubiese sido el *Castilla* de haberse efectivamente construido.
- En AGS se conservan múltiples documentos sobre las pruebas de los cuatro navíos experimentales (*Fernando*, *Asia*, *África* y *Septentrión*) y las incidencias y quejas que suscitó su construcción, pero no existe un solo documento que hable del *Castilla*, lo que resultaría sorprendente —de haber existido— por la extraordinaria proliferación documental que generaron estos navíos.

## Guarnizo

Esta es la alternativa que sugiere el Sr. Anca Alamillo. No obstante, no podemos aceptarla pues, aparte de las razones positivas que luego se dirán al exponer nuestra propia hipótesis, juegan en su contra las siguientes de carácter negativo:

- El Ms. 225, folio 108, de la Biblioteca Municipal de Santander, «Noticia de los navíos y demás embarcaciones construidas en el R.<sup>1</sup> Astill.<sup>o</sup> de Guarnizo para la Real Armada y Particulares, Santander, 28-10-1820», no lo incluye (este Ms. es anónimo, pero Mercapide Compains, en la obra que citamos a continuación, lo menciona con idéntico título y contenido —aunque datado el 8 de enero 1818— como redactado por el

---

(4) Poco después Mullan marcharía a La Carraca a construir el *África*, pero el *Asia* es obra suya, como resulta de lo anterior y confirma Jorge Juan en AGS, MA, 324, «Dictamen de D. Jorge Juan (...) sobre los puntos que se leyeron en Junta de octubre de 1754, Cádiz, 12-12-1754».

- que fue delegado de Marina de Guarnizo don Nicolás María de Arizmendi).
- Tampoco lo incluyen como construido en Guarnizo los dos mayores especialistas en ese astillero: Juan M. Castanedo Galán (5) y Nemesio Mercapide Compains (6).
  - El Ms. 9-4415 de la Real Academia de la Historia (RAH) indica que, cuando Fernández de Isla se hizo cargo del astillero —a fin de cumplir su asiento con la Corona para construir cuatro navíos—, Guarnizo estaba «ya arruinado»; y es que, en efecto, llevaba inactivo más de diez años. En el mismo sentido, Mercapide destaca que, para iniciar la ejecución de su asiento, Isla tuvo que realizar obras tales como construir almacenes para maderas, arboladuras y motonería, talleres, fraguas, hornos y un canal de 517 pies de longitud, así como poner a punto la tres gradas existentes y proceder a la construcción de otra nueva, aparte de muchas otras obras menores, todas ellas valoradas en más de 2,4 millones de reales. Como el asiento de Isla es de abril de 1752 (7), puede que antes de esa fecha se hubieran construido en Guarnizo pequeñas embarcaciones, pero en modo alguno navíos de línea (8).
  - La hipótesis de Guarnizo deja demasiados interrogantes —además de los ya expuestos—; por ejemplo, quién diseñó el buque y quién dirigió su construcción en el caso de que uno y otro fueran personas distintas; desde luego, ninguno de los ingleses que se trajo Jorge Juan, cuyos movimientos iniciales están bastante documentados. Pero, además, el buque ¿respondía ya al modelo inglés o mantenía el sistema tradicional español? Demasiadas incógnitas.
  - Ninguno de los autores que Anca Alamillo cita en apoyo de su tesis, es decir, Casado Soto y Manera Regueyra, acompaña soporte documental alguno a sus afirmaciones —en realidad, el propio Anca tampoco lo hace—. Por el contrario, hemos advertido errores en la relación de Casado, como hemos indicado en la nota anterior.

## Nuestra hipótesis

El navío *Castilla* que existía en 1751 era, simplemente, el construido en

---

(5) Autor de «Los navíos de línea y fragatas en la Bahía de Santander», pp. 49-79 del volumen colectivo *Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*, 1995, y *Guarnizo, un astillero de la Corona*, 1993.

(6) Autor de *Guarnizo y su Real Astillero*, 1980.

(7) Archivo General de la Marina (AGM), Ferrol, leg. F-4, «Asientos. Contrato con D. Juan de Isla...».

(8) Casado Soto, citado por Anca, dice que antes del *Castilla* (1751) se construyeron en Guarnizo, en 1750, los navíos *Serio*, *Poderoso* y *Soberbio*. El dato es incorrecto, pues estos buques, del asiento de Isla, se comenzaron, naturalmente, después de la firma del contrato y se botaron en diciembre del 53, y enero y marzo del 54, respectivamente.

La Habana en 1737, que prolongó su vida hasta 1771, cuando se hundió en el puerto de Veracruz por efecto de un temporal.

Su existencia está reconocida unánimemente por todos los tratadistas, apareciendo en todas las relaciones de navíos de la Armada española, desde las más antiguas a las más recientes. Así, está incluido en la relación de Salazar del Ms. 11.307 BN, en la del Ms. 2215-24 del MNM, en la de Montero Aróstegui, entre las antiguas, y en las de Saint Hubert y *El buque en la Armada española*, entre las más modernas; únicamente existe alguna disparidad — y mínima además — en lo que se refiere a la fecha de su botadura. Igualmente aparece en las relaciones de buques construidos en La Habana: *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, de Antonio José Valdés, 1813, página 424; la de Onorato Bouyón, de 10-10-1803, y la moderna de Ovidio Ortega Pereyra *El Real Arsenal de La Habana* (1998, anexo I). Todos estos autores dan como año de su botadura el de 1738. Por el contrario, Serrano Álvarez (*El Astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, p. 79) y quien esto suscribe dan como fecha más cierta la de 1737 (9).

Mucho mayor discrepancia existe en las «Relaciones» en lo referente a su baja en las listas de la Armada, en ocasiones por la necesidad de encontrarle un hueco temporal al pseudo-*Castilla* tercero de 1751, mientras que en otros casos no dudan en solaparlo temporalmente con este último. Así, mientras que unos lo dan por perdido en 1762, en la caída de La Habana (caso del Ms. de Salazar), otros fijan su pérdida en Veracruz, en 1764 (caso de Aróstegui), en ambos casos con evidente impropiedad temporal; por su parte, Saint Hubert y los autores de *El buque en la Armada española* señalan su pérdida en 1747, lo que permitiría compatibilizar su existencia con la del pretendido *Castilla* de 1751. Por último, el Ms. 2215-24 del MNM, sin duda perteneciente a Vigodet, acierta al darlo como perdido en Veracruz en 1771. De esa fuente lo toma Artiñano, quien reconoce haberse servido de esos documentos (10), repitiendo la cita. Esta disparidad de datos revela su inconsistencia mejor que cualquier otro razonamiento.

Este aspecto de la pérdida es el esencial, porque si el segundo *Castilla* de 1737/1738 se mantuvo en activo hasta 1771, es evidente que no pudo existir otro del mismo nombre construido en 1751. Ahora bien, lo que procede es demostrarlo con documentos, como pide el Sr. Anca con toda justicia.

Estos documentos son los siguientes:

- A nuestro juicio, el documento definitivo que lo acredita es el que existe en AGS, MA, 346, titulado «Estado que manifiesta las principales

---

(9) Así lo afirma su constructor, don Juan de Acosta, en carta al marqués de Torrenueva de 28-6-1737. AGM, Consignaciones, 7191.

(10) ARTIÑANO, Gervasio de: «Relación de los navíos que formaron parte de la Armada española desde principios del siglo XVIII (de los manuscritos del Almirante Vigodet)», en *La arquitectura naval española (en madera)*, 1920, pp. 346 y 354.

Dimensiones de Quilla, Eslora, Manga, Puntal, Pies de Batería, calada de agua Popa y a Proa, Thoneladas (*sic*) que componen, Artillería que montan, su Calibre, años de su Construcción, Parages en donde, y Constructor<sup>s</sup> que lo ejecutar<sup>n</sup> a los Navíos, Fraga<sup>tas</sup> y dem<sup>s</sup> Buq<sup>s</sup> Guerra, destinados y existentes en este Puerto de La Havana (*sic*), Real Arsenal 8 de julio de 1771, Bart.<sup>me</sup> de Montes, Joseph Melchor de Acosta».

Pues bien, entre los navíos declarados como existentes en La Habana en julio de 1771, se incluye, como primero de la lista, el «*Castilla*... [año de su construcción] 1737, [paraje donde se construyó] *Havana* y [constructor que lo ejecutó] *D. Juan de Acosta*». El documento no deja margen alguno para la duda, pues el buque está descrito con todo detalle, con expresión de sus dimensiones, y era perfectamente conocido en La Habana, donde había sido construido.

- AGS, MA, 715, Ms. de don Antonio de Ulloa, titulado «La Marina. Fuerzas navales de la Europa y Costas de Berbería», compuesto entre 1755 y 1772 (11). Este extenso Ms. contiene dos relaciones de buques de la Armada en cada uno de los años antedichos, y otra más, de 1752; en esta última relación incluye el «*Castilla*, 1739»; en la de 1755, entre los navíos que componían la Armada Real en ese año, incluye «*La Castilla*, 64, 1739, La Habana». Es indiscutible, por tanto, que el navío del que está hablando Ulloa como formando parte de la Armada en 1752 y en 1755 no es el pseudo-*Castilla* de 1751, sino el habanero de 1739, es decir, salvo el ligero error de la fecha, el mencionado en el documento precedente. Por el contrario, el navío ha desaparecido de la lista de 1772, lo que es acorde con su naufragio el año inmediato anterior. Dada la autoridad de Ulloa, el documento es, en nuestro criterio, irrefutable, y sería por sí solo suficiente para justificar nuestra hipótesis, aun cuando no existiera el documento anterior.
- Archivo MNM, Ms. 471, fol. 172v, «Armada del Señor D<sup>n</sup> Fernando el 6<sup>o</sup>, el año de 1760» (12). Incluye entre los navíos el *Castilla*, de 60 cañones, con la siguiente anotación en cuanto a su origen: «Quedó del Reynado anterior»; y como ese reinado al que se refiere, el de Felipe V, concluyó con su muerte, el 9 de julio de 1746, resulta innegable que el *Castilla* al que se refiere es el de 1737/1738, porque no puede ser otro. Y además está incluido en el bloque de los construidos en La Habana.
- AGM, Libro Registro de Arsenales (1771-1782). En la entrada correspondiente al mes de abril de 1771 se menciona al «*Castilla*, de 60 cañones, construido en La Habana el año de 1737», dando noticia de sus dimensiones, lo que acredita sus subsistencia en la fecha indicada. El documento refuerza a los anteriores, si es que ello fuera necesario, que

---

(11) Además del Ms., existe una versión impresa del texto, editada por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, con estudio preliminar de Juan Helguera (1995).

(12) La cita de 1760 es claramente errónea, porque el rey falleció el 10 de agosto de 1759. En cualquier caso, el documento expresa la composición de la Armada en ese año de 1760, y ello es lo relevante para el propósito de este trabajo.

creemos que no lo es, por lo que renunciamos a aumentar el número de citas.

Como conclusión de todo ello, consideramos que no existió nunca el llamado *Castilla* tercero, si por tal se entiende el que se dice construido en 1751. Sí existió un *Castilla* tercero, pero fue el construido en Ferrol en 1780 bajo la advocación de san Félix (13).

Dicho lo anterior, nos limitaremos a dar algunas pinceladas complementarias que nos parecen significativas. Así, la relativa al nombre del navío, que no parece ser el de *Castilla* a secas, sino el mucho más original de *Castilla la Nueva* (14), si bien en otro documento de la época se le llama *Nueva Castilla* (15).

La pérdida del buque se produjo el 1 de diciembre de 1771, en el puerto de Veracruz, a causa de un temporal, como ya hemos anticipado y como relata con detalle Fernández Duro (16).

Con lo arriba expuesto, ha concluido el objeto de este trabajo. No obstante, su redacción lleva a hacernos una pregunta: ¿cómo es posible que esta confusión se haya mantenido durante doscientos años?

La respuesta a esta pregunta hace necesarias dos consideraciones. La primera es que en la investigación histórica —como en general en todas las actividades humanas— lo aparente no siempre es lo real, y por ello nunca será excesiva la actitud crítica que hemos de adoptar a la hora de leer textos de historia, de suerte que no debemos limitarnos a transcribir sin más las fuentes primarias citadas en una obra sino que, siempre que sea posible, hemos de examinarlas por nosotros mismos. No sería la primera vez que, habiendo acudido a la fuente de archivo que menciona un autor, nos encontramos con la sorpresa de que aquella dice algo diferente de lo que se ha recogido en el texto impreso. La segunda consideración es la de que hemos de superar ese respeto reverencial que infunde al investigador el papel antiguo. Tenemos que hacernos a la idea de que en los archivos no está contenida toda la verdad, solo la verdad y nada más que la verdad, y de que el redactor del documento que eventualmente manejemos pudo haber incurrido en error involuntario o falsedad consciente, y hasta adoptar en ocasiones una postura interesada. Ello obliga a considerar el contexto en que los documentos se producen, a contrastar entre sí los que son conexos y a cotejarlos con otras fuentes siempre que sea posible. Aun así, muchas veces no tendremos la seguridad de haber acertado, pero al menos habremos hecho lo que estaba a nuestro alcance y, muy probablemente, se evitarán confusiones como la descrita en este trabajo.

---

(13) Es curioso, por otra parte, que todos los *Castilla* de la Armada del XVIII fueran navíos de segundo rango, cuando la enjundia del nombre parece demandar barcos de mayor porte.

(14) AGS, MA, 313, «Extracto en que se declaran los navíos, fragatas y demás embarcaciones de que se compone la Real Armada...», s.f.

(15) AGM, Consignaciones, 7191, ya citado.

(16) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española*, 1867, pp. 41ss.



*Estado que manifiesta las principales Dimensiones de Quilla, Esloro, Manga, Puntal, Pies de Quilla, cola de agua á Popa, y á Boca, toneladas que componen, Artillería que montan, su Calibre, año de su Construcción, Rangos, endonde, y Construcción q lo escuita. á los navos de S. Mage. y dem S. Mage. destinados y existentes en este Puerto de la Havana.*

Navios	Pies de Quilla en Quilla	Pies de Quilla en Esloro	Pies de Quilla en Manga	Pies de Quilla en Puntal	Pies de Quilla en Cola de Agua	Pies de Quilla en Boca	Pies de Quilla en Popa	Pies de Quilla en Artillería	Pies de Quilla en Toneladas	Pies de Quilla en Rangos	Pies de Quilla en Calibre	Año de su Construcción	Rangos	Comstrucción que lo representa
Castilla	136	155	8	21	5	6	13	8	18	18	18	1797	Havana	Viento Rojo
S. Lucia	135	147	2	12	6	11	16	2	15	1	12	1770	Havana	S.º Mullon
Toro	112	136	34	14	7	7	19	6	13	13	12 y 8	1755	Caceres	Cruces
Perla	108	118	36	14	9	16	16	6	14	6	8	1753	Caceres	Cruces
Donada	108	118	36	14	9	16	16	6	14	6	8	1753	Caceres	Cruces
Chambeguin	105	122	31	14	2	8	12	10	12	10	8 y 4	1770	Havana	S.º Mullon
Polante	84	92	28	12	7	14	14	6	13	6	6	1760	Havana	S.º Rojo
Lois	71	71	20	10	3	8	11	3	6	2	1		Denmarc	
Valencia	53	62	22	10	3	6	12	3	3	3	6		Neapol	

*Real Arsenal 8 de Julio de 1771*  
*me*  
*Francisco de Montes*  
*Suplente*  
*de*  
*Antonio*

*S. Masina*  
*103.346*