

# JORGE JUAN DE SANTACILIA Y EDUARDO BRYANT YVOLLAND

Eduardo BRYANT ALBA  
General de División (2.ª R)  
del Cuerpo de Intendencia del Aire

**C**UANDO hace algunos años decidí investigar sobre mis antecedentes familiares especialmente los relacionados con el apellido Bryant—, quedé sorprendido por la larga, intensa y decisiva influencia que el marino e insigne matemático Jorge Juan tuvo en la vida de Eduardo Bryant Yvolland, primer Bryant venido a España (en 1750). El hecho de celebrarse en este año el tricentésimo aniversario del nacimiento de Jorge Juan, ocurrido en Novelda (Alicante) el 5 de enero de 1713, es ocasión para poner de manifiesto la relación citada.

El primer contacto entre ambos tuvo lugar en Londres en 1749. Jorge Juan se encontraba en la ciudad enviado por el marqués de la Ensenada, quien le había puesto al frente de una misión secreta encargada de obtener información sobre los procesos ingleses de fabricación de productos tan dispares como paños y telas, lacre, barcos, velas y jarcias, relojes, metales, etcétera. Eduardo Bryant Yvolland, por su parte, era director y maestro de fábrica de los astilleros privados de Mr. Birth, cercanos a Deptford y considerados los mejores del Támesis.

Ensenada y Jorge Juan habían convenido en que otro de los cometidos de la misión fuese contratar y traer a España expertos ingleses en construcción naval. De los antecedentes consultados se deduce que el proceso de su contratación debió de ser arduo y laborioso. Primero había que localizar a la persona idónea para el puesto a desempeñar —el de director del astillero de Cartagena, aún en construcción—, alguien que reuniera requisitos suficientes en cuanto a edad y a experiencia laboral, y después, convencerle de que abandonase Inglaterra, y todo debía llevarse con el sigilo necesario para no levantar sospechas. Al parecer, fue el embajador de España en Londres quien les sugirió la idoneidad de Bryant para ocupar el puesto en cuestión.

Christopher Harvey, viajero inglés que visitó Cartagena en 1760, relata que el propio Eduardo Bryant le contó los detalles y circunstancias de su contratación:

«En cierta ocasión y durante varios días, un hombre a quien él no conocía de nada le seguía a todas partes y que cuando pasaba por su lado, lo saludaba de forma reverente, quitándose el sombrero. Obviamente, Mr. Bryant terminó

por intrigarse, así que cierto día se decidió a preguntar al amable desconocido si quería hablarle, y éste le contestó que el lugar estaba demasiado concurrido para lo que tenía que tratar con él y entonces convinieron encontrarse esa misma noche en una taberna. La reunión acordada se celebró; sin embargo, Mr. Bryant no sacó nada en limpio, ya que al desconocido [precisamente Jorge Juan] no le dio sino unas vagas y confusas explicaciones. Mr. Bryant creyó que la siguiente reunión le sacaría de su justificada perplejidad, pero no fue así; el segundo encuentro concluyó de la misma manera que el primero. Todavía más, la tercera reunión concertada acabó igualmente sin trato y sin concreción alguna. Por fin, colmada ya la flema británica de Mr. Bryant, éste espetó al desconocido que no le concedería posteriores entrevistas hasta que no le explicara los negocios que se llevaba entre manos. Sólo entonces el contumaz hispano le informó de que lo había tenido tanto tiempo en suspense para comprobar si era el hombre idóneo para el asunto que había de proponerle, y a renglón seguido le informó [de] unos grandes ofrecimientos en nombre del Rey de España».

En la cita queda manifiesta la habilidad y «diplomacia» de don Jorge Juan para obtener la información que necesitaba; hasta que no estuvo seguro de que Bryant era la persona que buscaba, no descubrió sus cartas.

El ofrecimiento que se hizo a Bryant fue el siguiente: venir a España contratado como constructor de barcos en un arsenal a punto de ser terminado, sito en Cartagena. El contratado no dependería de nadie en el aspecto técnico, y tendría plena libertad para proyectar y construir de acuerdo con sus ideas y experiencia los barcos que se le encargasen. Gozaría de un sueldo de 300 libras esterlinas anuales y se le proporcionaría, en el mismo recinto del astillero, vivienda libre de cargas para él y su familia, cuyos gastos de desplazamiento a España se abonarían íntegramente. Asimismo, dispondría de libertad para volver a Inglaterra cuando quisiese y para profesar la religión que gustase, sin ser por ello, ni por cualquier otra causa, maltratado por ninguno de los vasallos del rey.

Eduardo Bryant, como no podía ser menos, se sintió tentado por tan apetecible ofrecimiento, y así se lo manifestó a Mr. Harvey. Se le proponía ser su propio patrón y construir los barcos en función de sus propias ideas y experiencia, aparte de que la oferta económica que se le hacía era inmejorable, toda vez que multiplicaba por seis las 60 libras esterlinas anuales que en concepto de salario percibía por entonces. Las condiciones que se le ofrecían eran tan ventajosas tanto para él como para su familia que aceptó la propuesta, no obstante su pesar por abandonar Inglaterra y ponerse a trabajar para otra nación. Así las cosas, una vez firmado el contrato entre Mr. Fouques (nombre en clave de Jorge Juan), en nombre del rey, y Eduardo Bryant Yvolland, este llegó a Cartagena el 23 de julio de 1750, para hacerse cargo del astillero e iniciar los trabajos encargados.

El 16 de agosto siguiente llega a Cartagena Jorge Juan, quien se entrevista con Sebastián Feringán, ingeniero militar en el departamento marítimo, y con

Eduardo Bryant para concluir el proyecto de construcción de dos diques que se consideraban indispensables para la reparación y carenado de los navíos en el arsenal. La falta de antecedentes en el Mediterráneo hizo que surgieran divergencias técnicas, pues la inexistencia de mareas en la cuenca implicaba que, una vez el navío en el dique, deberían cerrarse unas compuertas que impidieran el paso del agua y, entonces, proceder a eliminar la que se había quedado dentro, para dejar el navío en seco. El sistema de construcción que por último se empleó fue el propuesto por Jorge Juan, cuyo criterio apoyó Bryant, el cual disponía de los planos y características de los diques construidos en Suecia.

Ello cimentó una sincera y profunda amistad entre Jorge Juan y Bryant, ya iniciada en Inglaterra, que había de durar durante toda su vida. Esta amistad fue de gran utilidad para ambos, como demuestra la abundante correspondencia mutua mantenida, en la que uno y otro se consultaban las decisiones a tomar y tenían en cuenta sus respectivas opiniones. De los conocimientos científicos y teóricos de Jorge Juan y la experiencia en construcción naval de Bryant surgieron los barcos llamados por algunos del «método inglés», y por otros, del «método Jorge Juan», barcos que en su momento fueron los más avanzados en la construcción naval europea.

Durante los dieciocho años que Eduardo Bryant se halló al frente del arsenal de Cartagena se construyeron bajo su dirección numerosos navíos, fragatas, jabeques y galeotas.

En 1751, Bryant acudió a Madrid comisionado para asistir a una reunión de los constructores ingleses presentes en España en aquel momento, cuyo objeto era unificar y determinar las instrucciones y normas que habrían de seguirse a partir de entonces en la construcción naval. El cónclave fue presidido por Jorge Juan.

A continuación se transcriben párrafos de una carta que muestra de forma concluyente la relación de mutua confianza y colaboración entre Eduardo Bryant y Jorge Juan:

«Sr. D. Eduardo Bryant:

»Muy señor mío y amigo. Ya está en mi poder el plano del navío de 80 cañones que V. ha presentado por manos del Intendente, para que examinándole exponga mi dictamen. Yo hallo, en efecto, en él las alteraciones que V. ha hecho; y temiéndome que alguna de ellas pudiera tener efecto en partes perjudiciales, aunque con otras ventajas, no he querido responder al Ministro sin que entre nosotros tratemos primero el asunto, y escojamos lo que más convenga al servicio del Rey y honor de ambos. (...)

»No me deje V. de responder a vuelta de correo; y si resolviera mandar el plano, haga V. otro sobre la marcha y remitiéndolo lo más breve que pueda, porque yo pondré el uno por el otro sin que nadie lo advierta.

»Entretanto, sabiendo V. cuánto soy suyo, pude mandar a su más afecto y apasionado amigo = Jorge Juan. = Madrid, 10 de Junio de 1766».



Modelo del navío San Genaro, construido por Eduardo Bryant. Museo Naval.

En 1767 Jorge Juan es enviado a Marruecos como embajador extraordinario ante la corte de ese país para una difícil misión política, cuyo objetivo último era la firma de un tratado entre ambos reinos que mejorase las relaciones mutuas. Además del intercambio de regalos protocolarios, como el sultán Sidi Mohamed ben Abdel-lah se lamentase del mal estado de su fragata *Mahoma*, Jorge Juan le ofreció mandarla a Cartagena, donde le harían una reparación y carenado tales que quedaría como nueva. De más está decir que el sultán aceptó el ofrecimiento, de modo que Jorge Juan encargó a Eduardo Bryant ocuparse personalmente del trabajo, en la confianza de que quedaría perfecto. Y así se lo comunicó al rey, quien dio las órdenes pertinentes para verificarlo.

Transcribimos a continuación la comunicación que don Carlos Regio, comandante general del departamento, remitió al baylío don Julián de Arriaga, ministro de Marina, acerca de los trágicos hechos acaecidos el 27 de abril de 1768:

«Exmo. Sr. y Muy Sr. Mío:

»Para hacer en la fragata de Marruecos las obras que ha mandado el Rey, se dispuso a varar este buque en una de las nuevas gradas de este Arsenal, y en esta faena, el día 27, a las diez del día a poco más, hallándose ya la fragata como a mitad de la corredera por donde subía, falló el cable que hacía la mayor fuerza, al tiempo que el Constructor don Eduardo Bryant se hallaba entre los dos cuarteles que la abozaban de suerte que, desgraciadamente, una gran trinca que los sujetaba, retirándose repentinamente hacia los cabestrantes que varaban, le arrojó con tal ímpetu contra el pavimento de la grada, que dando de cerebro en él, quedó sin sentido, no obstante que inmediatamente se sangró y no se ha omitido cuanto podía contribuir a su recobro, falleció al día siguiente a las seis y media de la tarde.

»Todo este pueblo ha sentido la tragedia porque sobre las amables prendas personales del difunto, es notorio a todos que ha perdido el Rey un vasallo tan leal como pudiera serlo el mejor español y el Estado un constructor tan hábil en su profesión como el mejor de Inglaterra, a más de ser tan inteligente en obras como publican las composiciones de estos diques, y tan desinteresado y

activo en el servicio, que difícilmente se podrá en mucho tiempo hallar un complejo de circunstancias tales en otro que le sustituya».

De todo lo expuesto se deduce que el primer Eduardo Bryant en España fue hombre de gran competencia técnica para su época. Trabajador muy capaz, como demuestran los barcos fabricados bajo su dirección y su colaboración en la construcción de los diques de Cartagena, su lealtad hacia el rey y el país que lo recibieron fue proverbial. Todas estas cualidades, a las que se debe añadir su ejemplar muerte en acto de servicio, le granjearon el respeto y afecto de sus coetáneos. En este sentido hay que destacar la gran amistad que durante toda su vida mantuvo con el gran marino don Jorge Juan, como atestigua la abundante correspondencia sostenida entre ambos, en la que aflora su mutuo respeto profesional y su afecto recíproco. Esta circunstancia determinó que, al fallecimiento de Eduardo Bryant, don Jorge Juan, caballero donde los hubiese, se sintiese moralmente obligado con la familia de su difunto amigo, de la que se convirtió en protector y a la que aconsejó en todo lo relativo a su futuro.

#### Fuentes documentales

- Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, de El Viso del Marqués
- Museo Naval de Madrid
- Museo Naval de Cartagena
- Fundación Jorge Juan, Novelda (Alicante).

#### Fuentes secundarias

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, libros IV y V, 1991.
- GUILLÉN TATO, Julio F.: *Los tenientes de navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano*, 1936.
- JORGE JUAN y ANTONIO DE ULLOA: *Noticias secretas*.
- PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, 1873.
- TORREJÓN CHAVES, Juan; RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, Juan A., y VALVERDE ÁLVAREZ, Isidoro: *La actividad naval militar: influencia en su entorno*. E.N. Bazán, Torrejón, 1991.
- VIGODET, Casimiro: «Estudios históricos de la Marina española en el siglo XVIII», en FDEZ. DURO: *op. cit.*, vol. V.
- VV.AA.: *España y el mar en el siglo de Carlos III*, 1989.
- : *El Museo Naval a través de sus colecciones*, vol. I, 1989.