

## EL SAN FELIPE EL REAL, PRIMER NAVÍO DE TRES PUENTES DE LA ARMADA ESPAÑOLA

P. de la Fuente de Pablo<sup>1</sup>, Marcel Pujol Hamelink<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Vistula University, Warszawa

<sup>2</sup>Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya, Barcelona

**Resumen.** En 1717 la Armada española alistó su primer navío de tres puentes, el *San Felipe El Real*. De efímera vida, pues se hundió al año siguiente en la batalla de cabo Passaro.

**Palabras clave:** Armada española, *San Felipe El Real*, Sant Feliu de Guíxols, tres puentes

Este artículo gira en torno al *San Felipe El Real*, primer navío de línea dieciochesco de tres puentes al servicio de la marina española. Este dato es prácticamente ignorado por la historiografía, que otorga dicha condición al *Real Felipe*, navío con un porte de 114 cañones construido en Guarnizo años más tarde a partir de los planos de Cipriano Autrán, tolonés venido a España a trabajar originalmente en Sant Feliu de Guíxols, y que participó en la construcción del buque que estudiamos<sup>1</sup>.

El astillero catalán de Sant Feliu de Guíxols tuvo una vida productiva efímera. Sólo funcionó entre 1715 y 1721, construyéndose cuatro buques para la Real Armada. Pese a ello, cabe destacar el papel de este centro productor en la carrera de José Patiño. De este personaje se han destacado muchos aspectos de su carrera que lo catapultaron a la cúspide del poder. Un escalón de extraordinaria importancia es su nombramiento como Intendente General de Marina y a la vez Presidente de la Casa de Contratación. Este paso no se puede explicar suficientemente sin entender la labor llevada a cabo por Patiño en Sant Feliu.

La creación desde prácticamente la nada del astillero santfeliuense fue una brillante maniobra política de Patiño para deslumbrar a los poderosos. Sin re-

---

<sup>1</sup> Más de medio siglo después, en 1764, el ya anciano Autrán recuerda esta experiencia. AGS [=Archivo General de Simancas], Marina, 334. Sobre la construcción del *Real Felipe* en Guarnizo y el papel de Autrán, véase Enrique Manera Regueira & Alii, *El buque en la armada española*, Madrid, Sílex, 1999, pp. 209–216; y también Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, pp. 100–101.

sponsabilidad en la política naval, dado que en 1715 era Intendente de Cataluña, Sant Feliu de Guíxols es un mensaje implícito de su competencia si se le confiaba las riendas de la política naval. Ante las perentorias necesidades, se implicó en el programa de construcciones pese a no tener competencias directas. Si desde la Corte se había fracasado al intentar que se construyesen navíos de guerra en Francia, el haría que la maestranza francesa viniera a construirlos. Mientras en otros centros productores se llevaba a cabo la construcción de navíos de dos puentes y sesenta cañones, la primera construcción santfeliuense fue de prestigio: el primer navío de línea de tres puentes construido por la Armada Real en España. Tanto es así que no se había botado el *San Felipe El Real* y Patiño ya era Intendente General de Marina.

### EL NAVÍO DEL REY

Siempre que un buque de guerra se le da o se conoce con el nombre del rey o de algún miembro de la familia real es un indicador de la importancia del mismo. Por sus perfiles y porte, no suelen ser fragatas, sino navíos, principalmente buques de guerra de prestigio, como a lo largo del siglo lo fueron el *Real Carlos* o el *Real Familia*.

En este caso recibió el nombre del rey Felipe, quinto de España y primero de la dinastía de Borbón, precedido del término Real, que subraya la importancia del navío, ya que se solía dar esta advocación, al igual que en Francia, a los navíos de tres puentes. En el arsenal de Tolón –de donde procedía la mayoría de maestranza que lo construyó–, los navíos de tres puentes construidos a finales del siglo XVII recibieron el nombre de *Royal Louis* en honor del monarca Luís XIV. No es nada extraño su denominación, dadas las características del navío y la procedencia de los técnicos, la mayor parte toloneses.

Además, cabe realzar que a lo largo del siglo el término *Real* vino contraponerse con el de un navío convencional de dos puentes. A los primeros, de tres puentes, se les denominó reales y a los segundos, de dos puentes, sencillos.

La historiografía hasta este momento siempre ha tratado del *San Felipe El Real* como un sencillo de setenta cañones. Sin embargo hay nuevos datos que no han sido valorados:

1) El asiento de construcción del navío, establecido con el empresario de Campos el 26 de abril de 1716, alude a un «navío de guerra de ochenta cañones que se fabrica en la d[ic]ha Villa de S[a]n Feliu»<sup>2</sup>.

2) En la licencia episcopal concedida para su bendición es explícita: «quandam magnam navim pro servitio domini nostri regis». Como contrapunto, las licencias concedidas a los navíos *Cambi* y *Catalán*, construidos posteriormente,

---

<sup>2</sup> Archivo de la Corona de Aragón, Bailía Moderna, vol. 107, f. 27v.

la magnitud ya no es la misma: «quandam navim quo servicis domini nostris Regis». Queda clara la diferencia entre el primero y los otros dos<sup>3</sup>.

3) También la historiografía naval francesa abunda en dicha importancia: «Le roi d'Espagne avait fait demander, pour l'équipement d'un vaisseau de 80 en construction a Saint-Feliou, des agrès et marchandises de l'arsenal de Toulon. La demande fut éludée sous divers prétextes»<sup>4</sup>.

4) En el verano de 1717 se ultimaban en Barcelona los preparativos de la expedición naval de Cerdeña siguiendo las órdenes de Alberoni: «Hizo pasar con plena autoridad sobre todos a don José Patiño, intendente general de marina, a Barcelona, y éste con su actividad y prontitud, en pocos días después tenía en orden aún la gran nave que se fabricó en San Feliu [sic], y las seis naves que se hicieron en Vizcaya»<sup>5</sup>. Si las naves vizcaínas son navíos de dos puentes y 60 cañones, la gran nave de Sant Feliu destaca por un mayor porte y tamaño.

5) En 1717 Reynaldo Boyer y Pedro Autran, ingeniero jefe y ayudante del astillero, hacen constar que en Sant Feliu de Guíxols se construyó el «grande navío San Felipe»<sup>6</sup>.

6) La magnitud del navío quedaba viva en la memoria casi tres décadas después de su construcción. En 1744 un documento recuerda que «de Palamós a S[a]n Selony hay una carretera que no se practica por su mal estado, pues este camino es donde han traído toda la madera con carros para la construcción del Grande Navío S[a]n Felipe, y assí, no será dificultoso restablecerle»<sup>7</sup>.

Toda esta documentación siempre hace referencia al navío construido en Sant Feliu entre 1716 y 1717, el cual fue modificado respecto al que navegó, luchó y se hundió finalmente en aguas sicilianas, el cual nunca aparece como un tres puentes con un porte de 80 cañones. Así, mientras las fuentes referentes a la construcción permiten hablar de un tres puentes, las posteriores hacen alusión a un navío de tan sólo dos. De hecho hay que hablar de dos *Real Felipe* que hacen referencia al mismo buque: el que se construyó en Sant Feliu, de 80 cañones y tres puentes; y el que luchó transformado en cabo Passaro de 70 cañones y dos puentes.

## UN MODELO FRANCÉS

El navío construido en Sant Feliu, de tres puentes y 80 cañones, debía ser un calco del mismo tipo construido en los arsenales franceses de finales del siglo XVII. Sin duda que las trazas fueron conferidas por Patiño a Campos. Pero,

<sup>3</sup> Arxiu Diocesà de Girona, Lletres 1586–1819, lib. U-274, ff. 105, 156v y f. 185.

<sup>4</sup> V. Brun, *Guerres maritimes de la France: port de Toulon. Ses armements, son administration, depuis son origine a nos jours*, Paris, Henri Plon, 1861, t. I, pp. 153–162.

<sup>5</sup> Vicente Bacallar y Sanna, marqués de San Felipe, *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, el Animoso*, [1792] reed. Madrid, Atlas, 1957, pp. 270–271.

<sup>6</sup> Arxiu Històric de Girona, Notaría de Sant Feliu de Guíxols, reg. 398.

<sup>7</sup> Archivo General de Simancas, Guerra Moderna, leg. 3314.

¿dónde las va obtuvo? Ha quedado evidenciado que Patiño actuó de una manera algo sui generis y bastante alejado respecto a los demás astilleros reales. Si una de las soluciones contempladas había sido la compra de buques franceses o su encargo a astilleros galos, el *San Felipe* construido en Sant Feliu es, técnicamente hablando, un navío francés. Sus principales actores lo fueron: desde el asentista marsellés Juan Campos, pasando por el director del astillero Francisco Reyfard o el ingeniero Reynaldo Boyer. Todos los maestros de construcción eran franceses, además de la mitad de la maestranza, y prácticamente todos proceden del arsenal de Tolón.

El buque insignia de la Armada que enseñoreaba el onomástico del soberano era fruto de la gestión de Patiño, quién se había decidido a construir un navío de prestigio con sus tres puentes y porte de ochenta cañones<sup>8</sup>.

¿Quién fue el autor del diseño? Parece inferirse que fuera el ingeniero Boyer, aunque sus líneas no son demasiado novedosas al basarse en buques de tipo similar ya construidos en Tolón.

Un navío de guerra de primera clase durante el reinado de Luis XIV se correspondía a un buque de un porte entre 68 y 120 cañones, con un desplazamiento comprendido entre 1.400 y 2.400 toneladas. El *San Felipe El Real*, como navío de prestigio inspirado en la primera clase francesa, no fue de los más grandes de este tipo, como lo fue el *Royal Louis* de 120 cañones. A finales del siglo XVII, la *Royale* alistaría numerosos navíos de tres puentes. Según su porte, se pueden dividir en tres tipos:

1) El grupo más considerable, con un porte de entre 76 y 90 cañones, con cañones de 24 y 36 libras y 13 portas en la primera batería. Este primer segmento podía subdividirse entre los que tienen la tercera cubierta continua y los que la tienen discontinua. En estos últimos la parte central queda sin armar, aunque la tercera cubierta no está recortada.

2) Un segundo bloque de entre 94 y 104 cañones con la primera batería de 14 portas y todas sus armas de 36 libras. Estos buques aparecen a principios de la década de 1690.

3) Finalmente el grupo de los navíos más voluminosos y minoritarios, de 15 portas en la batería inferior. Jean Boudriot los cifra en sólo cuatro, entre un total de cincuenta y seis navíos de tres puentes construidos durante el siglo XVII<sup>9</sup>.

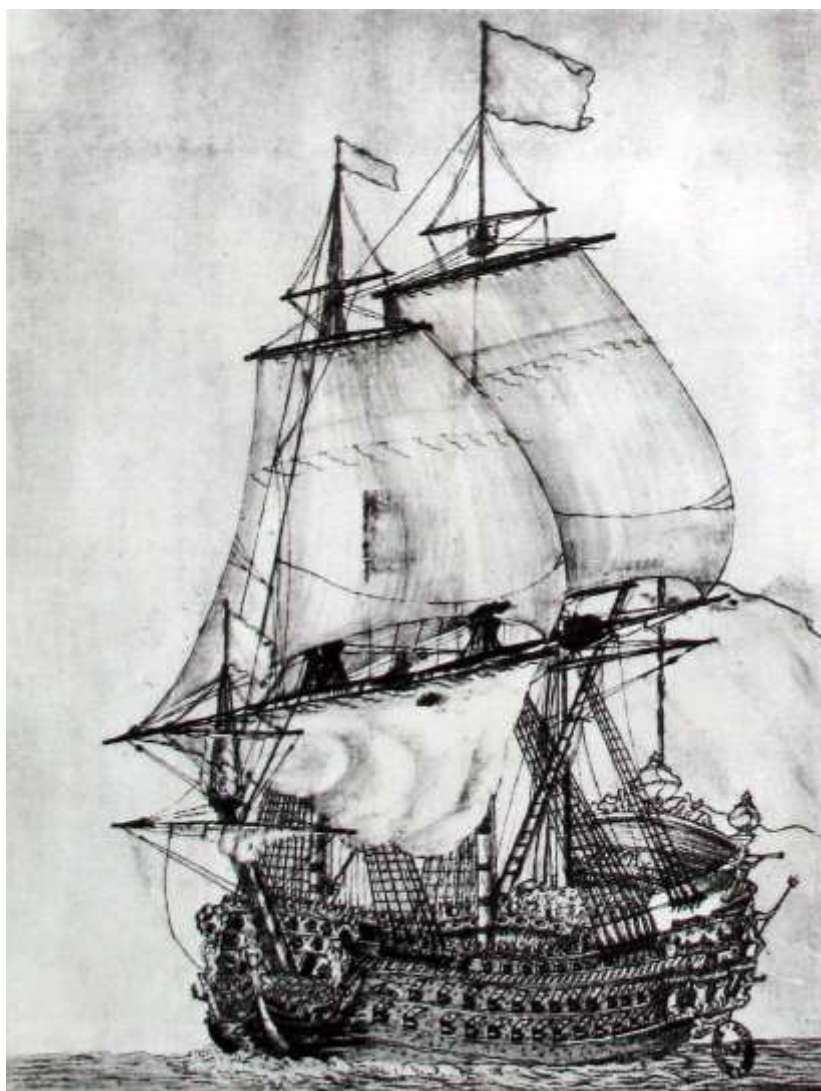
El navío construido en Sant Feliu se encuentra dentro del primer grupo descrito. Para calcular la longitud de un navío con trece portas en la batería baja, cabe considerar la necesidad de 32 pulgadas por porta, ya sea para cañón de 24 ó 36 libras, y 7 pies de intervalo. Además, la distancia desde el exterior de la

---

<sup>8</sup> La *Ordonnance du Roi*, de 1689, establecía en el primer rango a los navíos de tres puentes de 80 cañones, aunque había un rango extraordinario formado por los tres puentes de entre 100 y 120 cañones. Robert Gardiner, *The line of battle. The Sailing Warship (1650–1840)*, Londres, Conway Maritime Press, 1992, p.16.

<sup>9</sup> Jean Boudriot, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons. Historique, 1650–1850*, Niza, Ancre, 1995, p. 8.

roda de proa hasta el extremo de proa de la primera porta debía ser como mínimo de dos entreportas, lo que equivale a 14 pies. También cabe considerar la distancia entre la última porta del lado de popa hasta la perpendicular de la roda de popa, magnitud que cabe fijar entre 9 y 10 pies. La suma total de los parámetros da un mínimo de 142 pies de eslora. Sin embargo, a partir de la década de 1690 el tres puentes de ochenta cañones tendrá eslora de entre 150 y 157 pies (45–48 m), con las trece portas de su primera batería montando cañones de 36 libras.



El *Royal Louis* (1667), un navío francés muy similar al San Felipe El Real español. *Apud* Boudriot, *Les vaisseaux 74 à 120 canons... op. cit.*, p. 13.

La arboladura habitual de los navíos de principios del siglo XVIII se componía del bauprés, lanzado hacia delante de la proa, el trinquete a proa, el mayor en medio y a popa el de mesana. El velamen que podía desplegar eran tres velas cuadras superpuestas tanto en el palo de trinquete como en el mayor. El palo de mesana disponía de una vela latina y una cuadra superpuesta. Finalmente, velas triangulares: dos entre el mesana y el mayor, tres entre el mayor y el trinquete, y dos entre el trinquete y el bauprés.

El *San Felipe El Real*, un tres puentes de ochenta cañones

<b>Dimensiones aproximadas</b>	
Eslora	45–50 m
Manga	13–14 m
Puntal	6–7 m
<b>Desplazamiento</b>	
1.400–1.500 Toneladas	
<b>Artillado</b>	
Batería	Cañones
1 <sup>a</sup>	26 de 36 libras, 13 portas por costado
2 <sup>a</sup>	28 de 18 libras, 14 portas por costado
3 <sup>a</sup>	22 de 12 ó 8 libras, 11 portas por costado
Alcázar de popa	4 de 6 libras.

El aspecto del San Felipe debía ser impresionante. Para su construcción se habían necesitado más de tres millares de robles, la mayor parte de ellos con una longevidad centenaria. Su artillería pesaba más de un centenar de toneladas y sus anclas unas dieciséis toneladas más. Los 2.500 m<sup>2</sup> de velamen a todo trapo necesitaban de dos juegos de velas de respeto, lo que triplicaba la cifra, mientras que la cabullería y la jarcia a bordo sobrepasaba el centenar de kilómetros de longitud lineal.

## LA TRIPULACIÓN

Mientras se acababa de construir y equipar el navío, éste se encontraba anclado en la bahía de Sant Feliu de Guíxols, donde a la vez se estaba enrolando a su tripulación. Pocos días antes de ser bendecido se ofició a todos los ayuntamientos de la costa catalana solicitando marinería para el *San Felipe*.

En la misiva concretamente enviada al consistorio santfeliuense se solicita una parte del contingente, aunque la carta no llega a especificarla. La selección parece que se llevó a cabo a partir de un listado de marineros de la villa. El 15 de mayo debían presentarse al capitán Juan María Delfino. En caso de que alguno de los marineros enrolados no se presentase, se impondría una multa de 500 libras a cada uno de los ediles y 4 años de cárcel y 200 libras de multa al marinero<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols, Correspondència, reg. 1887.

La tripulación del *San Felipe El Real*, con su plantel al completo, era de 499 hombres, de los que 220 eran simples marineros.

Navío de 80 cañones

	Número	Grado	sueldo mensual	ración diaria
Oficiales de Guerra	1	Capitán	85 + 150 [*]	6
	1	2º Capitán	60	3
	1	Teniente	40	1
	1	Alférez	25	1
	1	Capitán de la tropa	40	1
	1	Teniente de la tropa	25	1
	1	Capellán	20	1
	1	Cirujano	25	1
	1	Escribano	25	1
Oficiales de Mar	1	Maestre	25	1
	1	Contramaestre	20	1
	2	1ºs Pilotos	55	2
	2	2ºs Pilotos	30	2
	1	Condestable	18	1
	2	1ºs Cabos de artillería	30	2
	2	2ºs Cabos de artillería	24	2
	4	Ayudantes	42	4
	1	Maestro armero	10	1
	1	Ayudante	6	1
	1	Carpintero de ribera	18	1
	1	Ayudante	12	1
	1	Maestre calafate	18	1
	1	Ayudante	12	1
	1	Maestre de velas	10	1
1	Ayudante	6	1	
6	Cabos de chalupa	60	6	
1	Ayudante de cirujano	12	1	
Marineros	80	Marineros artilleros	720	80
	220	Marineros	1540	220
	40	Grumetes	180	40
	30	Pajes	90	30
Tropa	10	Sargentos	77 6/16	10
	16	Cabos	90 3/18	16
	62	Soldados	262 5/30	62
	2	Músicos	11 2/32	2
Paga mensual			3774 8/28	506 (***)
Mensualidad en raciones			4.107 5/10	
Total			7.882 4/4	

(\*) Escudos, reales y maravedíes

(\*\*) Complemento denominado de mesa

(\*\*\*) 92 maravedíes por ración

Fuente: Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 2329.

Como contraste con la plantilla teórica, la única información que concreta su verdadera tripulación a bordo es la de la batalla de cabo Passaro. En el verano de 1718, había 550 hombres, pese a que –tal y como veremos en el siguiente epígrafe– ya había sido transformado. Un número muy superior, a su rol normal al ser el buque insignia de la armada expedicionaria a Sicilia<sup>11</sup>.

## LA TRANSFORMACIÓN

Durante el verano de 1717, reciente todavía su construcción el navío zarpó de la bahía de Sant Feliu. En el fugaz año de vida hasta su hundimiento en agosto de 1718, sufrió una transformación que disminuyó su porte artillero y una de sus tres cubiertas.

La abundante bibliografía de la batalla de cabo Passaro, tanto española como inglesa, describe el navío de dos puentes y setenta cañones. Es por ello que se ha hecho mención a dos navíos que son el mismo *San Felipe*: uno de tres puentes y ochenta cañones; y otro de dos puentes y setenta cañones.

Un carta de pago, sin fecha, pero entre papeles de 1717, es indicativo de su transformación:

Thomas Alejo Patron de su varco q[ue] condujo en el desde la vahia de Cadiz 600 tablas... [y] vuelve de retorno con una varcada de lastre p[ara] uno de los dos navios S. Ph[e]lipe el R[ea]l o Sta Isabel que se hallan en la boca del caño de la Carraca<sup>12</sup>.

Así, el *San Felipe El Real* se encontraba en el puerto gaditano reduciendo su artillería, de ochenta a setenta cañones, compensando la pérdida de peso con una aportación de lastre. Dicha disminución de su armamento significó la radical supresión de toda una cubierta. Ello redujo los perfiles del buque, sobre todo de sus superestructuras.

Tanto el aumento como la disminución de la artillería en un navío es un hecho habitual, y no suele afectar prácticamente a sus perfiles. Pero la eliminación de una cubierta implica una transformación importante en su forma. Parecería extraño que se lleve a cabo dicho proceso, aunque se dispone de casos similares en las armadas francesa y británica.<sup>13</sup> El *Conquerant*, de tres puentes y 80 cañones, construido en Tolón entre 1687 y 1688, será rehecho en 1712 y reducido a un dos puentes de 70 cañones en un proceso similar al buque materia de nuestro estudio. En Inglaterra en 1719 se reharán muchos navíos, buena parte de ellos de tres puentes de 80, haciéndolos más largos.

<sup>11</sup> Aunque se cita con un porte artillero de 74 cañones. Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1895–1903, reed. facs. Madrid, Museo Naval, 1972, vol. VI, pp. 160–163.

<sup>12</sup> Archivo General de Indias, Contratación, reg. 4720.

<sup>13</sup> Brian Lavery, *The Ship of the Line. Volume I: The development of the battle fleet 1650–1850*, Londres: Conway Maritime Press, 1983, pp. 75–76.



¿Cuáles fueron los motivos de tal reducción? Básicamente, dos:

- 1) Por un lado, era un hecho conocido que los tres puentes con estos perfiles eran buques que habían quedado obsoletos.
- 2) A ello cabe sumar el papel de Antonio de Gaztañeta en el proceso.

La era de los tres puentes al llegar a la segunda década del siglo XVIII había acabado. Durante la segunda mitad del siglo XVII, Francia había incrementado estos navíos a 51 unidades de los 122 alistados. O sea, casi el 40%. El último de ochenta cañones se construyó en Rochefort en 1692<sup>14</sup>. Pero en 1720 ya no disponía de ninguno, ya que todos los navíos eran de dos puentes. Aunque se reavivó la construcción entre 1720 y 1730, se potenció el dos puentes, realizándose tan sólo un tres puentes en 1723 y siete más entre 1757 y 1780 con un porte entre 110 y 120 cañones. Durante todo el siglo XVIII, el navío de dos puentes aumentará progresivamente su eslora, creciendo su porte, estableciéndose como estándar el de 74 cañones. Hasta 1735 con 13 portas en la primera batería, y posteriormente a esta fecha con 14, a partir de la última década del siglo XVIII se evolucionó hacia una versión aumentada: el 80 cañones<sup>15</sup>.

En Inglaterra no se produjo el estancamiento en la construcción en las dos primeras décadas del siglo de XVIII tal y como sucedió en Francia. Sin embargo, también se da una disminución del número de tres puentes en la *Royal Navy*. En la última década del siglo XVII, Inglaterra alistaba 17 navíos de tres puentes y 80 cañones, cifra que se irá reduciendo gradualmente<sup>16</sup>.

La razón que explicaría que un diseño como el del San Felipe El Real se considerase arcaico era ser demasiado corto y excesivamente artillado. Al estar tan elevada su obra muerta, era poco estable a la vela. Tal y como comenta Jean Boudriot, recogiendo comentarios de la época:

la surcharge et la hauteur des oeuvres mortes, un rapport défavorable entre cette hauteur et la longueur du vaisseau, avaient pour conséquence un médiocre comportement à la mer<sup>17</sup>.

Así, Francia desde 1694 a 1780 sólo se construirán ocho navíos de tres puentes. Un tratadista francés de la talla de Blaise Ollivier, en 1732 comenta los defectos de los navíos con las características del *San Felipe El Real*:

J'ay remarqué que le vaisseau de 80 canons à trois-ponts est bien désavantageux à construire parce qu'il est trop petit pour porter trois batteries complètes et en même temps bien porter la voile et

<sup>14</sup> Entre 1690 y 1695 los tres puentes son de 96 cañones. Jean BOUDRIOT, "Typologie des navires de guerre, 1650-1850", *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII-milieu XIX siècle)*, dir. Ch. Villain-Gandossi, Paris: CTHS, 2002, p. 20.

<sup>15</sup> Boudriot, "Typologie des navires de guerre, 1650-1850", *op. cit.*, p. 276.

<sup>16</sup> D.J. Lyon, « Les vaisseaux de guerre britanniques. Modèles et politique de construction (1688-1830) », *Les marines de guerre européennes, XVII-XVIII siècles*, Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2ª edición revisada y corregida por M. Acerra y M. Vergé-Franceschi, 1998, pp. 161-184.

<sup>17</sup> Boudriot, "Typologie des navires de guerre, 1650-1850", *op. cit.*, p. 20.

avoir la première batterie suffisamment élevée au dessus de l'eau. Il faut éviter de construire un vaisseau de cette force et si on ne peut pas s'en dispenser, il faut lui donner 162 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot. Il faut éviter de faire un château-avant à ce vaisseau et de prolonger son gaillard d'arrière plus en avant que le grand cabestan. Il ne lui faut qu'une petite dunette et ne lui donner que le moindre vibord possible au-dessus du troisième pont, du gaillard d'arrière et de la dunette. Ce vaisseaux aura tous ses canons dans ses trois batteries, ça voir 26 de 36 à la première, 28 de 18 à la seconde, 26 de 8 à la troisième. [...] Il faut avoir attention de ne donner absolument que le nécessaire à la hauteur des oeuvres mortes et être ménager des fortes dimensions dans toutes les pièces qui entrent dans les hautes, sans néanmoins faire ces pièces trop faibles. Il faut distribuer les canons de manière qu'il y en ait le moins qu'il sera possible dans les hauts. J'ay vu des constructeurs faire des vaisseaux qui ne portaient pas la voile, parce qu'ils y avoient placé un trop grand nombre de canons pour joir de l'honneur d'avoir fait un vaisseau de force<sup>18</sup>.

## Gaztañeta. Proporciones (1720)

Nº de cañones	80		70		60	
	codos	pulgadas	codos	pulgadas	codos	pulgadas
Lo más largo de la eslora	87	0	78	0	76	0
Lo largo de la quilla	72	12	65	0	63	8
Ancho de la manga	24	4	21	16	21	3
Alto del puntal den todo rigor	12	2	10	20	10	13,5
Puntal con que se debe arquear	11	4	10	0	9	12
Lançamiento de la roda de proa	11	15	10	10	10	4
Lançamiento del codaste	3	21	2	14	2	12
Lo alto de la roda de proa	17	9	15	22,5	15	18
Lo alto del codaste	17	3	15	12	15	2
Lo más ancho del	16	3	14	11	14	1
Astilla muerta	0	9	0	8	0	8
Rasel de popa	8	6	7	8	7	3
Rasel de proa	4	3	3	16	3	13
Quadra o a mura de proa	24	10	22	0	21	11
Quadra o redel de popa	23	12	21	0	20	11
Recogimiento del portalón por ambas bandas	6	1	5	10	5	6
Lo más ancho del extremo de popa	10	18	8	16	8	10
Alto de la línea del agua	10	12	9	12	9	8
El agua que pesca	11	18	10	18	10	14
Número de las toneladas	1.534 $\frac{1}{4}$		1.095		950 $\frac{3}{4}$	

<sup>18</sup> Boudriot, *Les vaisseaux 74 à 120 canons... op. cit*, p. 29.

Esta era una opinión bastante extendida entre las marinas europeas. Eran buques demasiado grandes y lentos. Lo mismo pensaban los británicos, la principal potencia naval del momento:

“In Britain it fell into severe disfavour among progressive officers, largely because of the discrediting of the three-decker 80s”<sup>19</sup>.

Un navío corto, excesivamente alto y sobrecargado de artillería implicaba menos espacio para la tripulación y las provisiones. Dicha limitación logística reducía sus capacidades operativas.

El otro elemento capital fue el papel jugado por Antonio de Gaztañeta, quien desde 1713 construía navíos en los astilleros cantábricos siguiendo su propio diseño. Así, Patiño, al iniciar la construcción del *San Felipe El Real* en Sant Feliu de Guíxols actuó independientemente de lo que ya se estaba llevando a cabo, encargando el diseño a un ingeniero francés. Ciertamente es que su diseño era arcaico, pero también lo es que la construcción de un navío de prestigio de una forma tan improvisada con la organizada por Patiño fue una maniobra que lanzó su carrera política. Sin el *San Felipe El Real* no se puede entender su nombramiento como Intendente General de Marina.

Además de las cuestiones técnicas, el orgullo profesional de Gaztañeta es también un elemento importante para entender la transformación del navío. Así los perfiles del *San Felipe El Real* fueron reducidos en Cádiz a los estándares de Gaztañeta: de un tres puentes de 80 cañones fue reducido a un dos puentes de 70. El diseño original francés disponía 13 portas en la batería baja, igual número que el 70 cañones ajustado por Gaztañeta en 1720, además de 14 en la batería alta, 6 troneras en el alcázar de popa y 2 troneras en el castillo de proa.

## CONCLUSIÓN

La diferencia entre el navío de origen francés de tres puentes y el acomodo y reducción hecho por Gaztañeta a sus estándares es una cubierta menos. Menos obra muerta y artillería redujeron el desplazamiento. Pero las dimensiones del *San Felipe El Real* de tres puentes y el dos puentes de setenta cañones de Gaztañeta son las mismas en lo tocante a eslora, manga, e incluso puntal, si éste último se calcula desde la cuaderna maestra al bao de la primera cubierta. Por tanto, durante su único año de vida, el *San Felipe El Real* sufrió grandes cambios.

---

<sup>19</sup> Gardiner, *op. cit.*, p. 20.

---

THE *SAN FELIPE EL REAL*, FIRST THREE-DECKER OF THE SPANISH NAVY

**Abstract.** In 1717 the Spanish Navy enlisted its first three-decker, the *San Felipe El Real*. Short-lived, as she sank the following year in the Battle of Cape Passaro.

**Key words:** Spanish Navy, *San Felipe El Real*, Sant Feliu de Guíxols, three-decker

SAN FELIPE EL REAL, PIERWSZY TRÓJPOKLADOWIEC WOJENNEJ FLOTY  
HISZPAŃSKIEJ

**Streszczenie.** W 1717 roku w skład floty hiszpańskiej marynarki wojennej wszedł pierwszy trójpokładowiec *San Felipe El Real*. Służył w niej bardzo krótko – w następnym roku zatonął w bitwie przy Przylądku Passaro.

**Słowa kluczowe:** hiszpańska marynarka wojenna, *San Felipe El Real*, Sant Feliu de Guíxols, trójpokładowiec