

EL MAESTRO



DON JUAN J. GONZÁLEZ

Ferrolano, con 47 años de práctica (once menos que los que tiene de edad), competente, celoso cumplidor de sus deberes profesionales. Habla poco, pero hace mucho. Detrás de su eterno gesto de vinagre y de su carácter serioso, casi adusto, hay un hombre de bien, dócil á todo sentimiento sano, respetuoso con sus jefes y atento con sus subordinados. Los obreros del Astillero le quieren de veras, y él por su parte les corresponde de igual modo, aunque entre unos y otro no medie ni pizca de familiaridad.

El año 50 ingresó en el Arsenal, en el Dique, con dos reales diarios. De allí pasó casi seguidamente al Astillero, y del Astillero volvió á su primitivo destino, en el taller de carpinteros de ribera.

No prometía entonces mucho el Arsenal, y el hoy maestro Huertas—apellidado por que más comunmente se le conoce—hizo varios viajes á la Habana, trabajando en el particular unas veces y en barcos de guerra otras.

El 79 reingresó en el taller de carpinteros de ribera, con el jornal, á la sazón máximo, de 3'28 pesetas. Al año hicieronle cabo, el 81 ascendió á capataz y el 85 á tercer maestro del citado taller.

Unos meses más tarde, al operarse la transformación de los carpinteros en herreros de ribera, pasó al Astillero.

Obtenido por R. O. examen para segundo maestro y aprobado que fué en los ejercicios que hizo, ascendió á segundo y tres años después á primero.

Segundo era del taller en que hoy está cuando se botó al agua el buque anterior al *Cisneros*, el *Alfonso XIII*.

Durante el tiempo que lleva sirviendo en el Arsenal asistió, aunque no con el carácter activo que le dá hoy su cargo, á las botaduras del *Ulloa*, el *Jorge Juan*, el *Narvaez*, el *San Francisco de Asís*, la *Bailén*, la *Niña*, el bergantín *Alcedo*, la *Santa Lucía*, la *Almansa*, la *Resolución*, la *Tetuán*, la *Sagunto*, la *Navarra*, el *Paz*, el *Eulalia*, el *MacMahon*, el *Isabel II*, el *Reina Cristina* y el *Alfonso XII*. Además, á la del *Alfonso* citado.

Secundando las órdenes de los ingenieros, ha tenido parte muy señalada en las obras del *Cisneros*, como corresponde á su empleo de primer maestro.

Cómo se botan los buques

Cómo y de qué medios se valían los antiguos constructores de buques desde los más remotos tiempos para *botarlos* ó *lanzarlos* al agua después de terminados los cascos, no nos ha sido posible investigarlo, aun cuando es lo más probable que no teniendo las dimensiones que en los dos últimos siglos han alcanzado, se valieran del esfuerzo animal ó del auxilio de palancas y aparejos, como se practica todavía en algunos puertos, haciendo deslizar la quilla sobre rolletes mojados ó ensebados y sentados sobre un terreno firme con inclinación bastante hacia la mar.

El procedimiento más antiguo que conocemos, empleado en el siglo pasado y hasta la mitad del presente en España, era el de la *basada de trincas*, cuya descripción, llena de detalles y razonamientos, escribió el general don Francisco Gautier, fundador del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, que vino de Francia encargado por Carlos III de dirigir las construcciones navales del Arsenal del Ferrol.

El arte de botar al agua los navíos, dice aquel notable ingeniero, *tiene dos objetos: el uno es el de fabricar una cama sobre la cual consiga apoyarse el navío; y el otro el de establecer dos fuerzas, una impulsiva y otra retentiva, capaces ambas de hacer árbitro de la acción al ingeniero que manda la faena.*

Y en efecto; en el supuesto de tener una *grada* ó terreno de suficiente resistencia y de inclinación apropiada para que el buque, ya solo ó acompañado de una *cuna* ó *cama*, pueda deslizarse sobre dicha grada, como todo cuerpo grave corre por un plano inclinado cuando el rozamiento debido al peso es menor que el propio esfuerzo ú otro que se le puede agregar, la maniobra de lanzamiento resulta teóricamente sencillísima.

La dificultad estriba, pues, en que el barco insista de tal modo en la grada que la cama ó basada que acompañe al buque no la deforme y que la fija entre la cual aquélla se desliza, reúna iguales condiciones, que todo el sistema esté retenido y pendiente solo de la voluntad del ingeniero para hacerlo correr y por último contar con los medios necesarios para vencer la inercia y el rozamiento en el momento preciso del lanzamiento.

La basada de trincas empleada hasta hace pocos años, se reducía á dos grandes largueros, *imadas*, fijos á los costados y á lo largo de la grada sobre los cuales, después de untados con sebo y jabón, debían deslizarse otros largueros ó *anguilas*, unidos á los costados del barco por medio de macizos acuñados y de columnas de madera. De cada columna de un costado á la simétrica del otro y en los huecos comprendidos entre picadero y picadero, (maderos sobre que insiste el buque durante su construcción) se pasaban unas trincas de jarcia blanca cuyo objeto era levantar el barco y poder zafar los picaderos para que el buque descansase solo sobre los costados. A este fin se mojabán dichas *trincas* y al secarse todas á la vez dejaban libres por su contracción á los picaderos.

Cerca de las cabezas de las anguilas se colocaban unos puntales ó *llaves*, afianzando sus costados contra el firme de la grada para evitar que la cama ó basada pudiese tener movimiento en sentido longitudinal y además por unos agujeros (*groeras*) abiertos en el extremo de dichas anguilas, se pasaban calabrotos hechos firmes á unas fuertes columnas empotradas en la proa de la grada.

La operación del lanzamiento quedaba reducida, una vez llegado el momento, á separar los puntales laterales ó *escoras* que durante las obras apoyan al buque para que conserve su verticali-

