

LA MÀQUINA DE VAPOR I ELS GENERADORS DE VAPOR

Durant el transcurs de tot el segle XIX, els historiadors de tots els països es varen disputar la paternitat del primer invent bàsic per a la màquina de vapor, encara que fos només sobre paper.

Una relació relativament completa de les atribucions reivindicades fins l'any 1725 és la següent:

- 1480 Leonardo da Vinci (italià) que descriu un canó de vapor atribuït a Arquímedes
- 1521 Cisarion (italià)
- 1543 Blasco de Garay (espanyol)
- 1557 Gerónimo Cardau (francès)
- 1562 Matesio (alemany)
- 1569 Santiago Besson
- 1597 Brunau (alemany)
- 1601 Giambattista Porta (italià)
- 1608 Juan Escribano (espanyol) traductor de l'italià de Porta : *I tre libri de Spiritualli*, Nàpols
- 1608 David Ribault (francès)
- 1615 Salomon de Caus (francès al servei de l'elector del Palatinat)
- 1624 El abate Louredrou (jesuïta francès)
- 1629 Giovanni Branca (italià)
- 1641 Atanasio Kircher (jesuïta alemany)
- 1657 Dobrzensky (jesuïta de Bohèmia)
- 1663 El marquès de Worcester (*A Century of Inventions*, recopilador anglès amb molta "barra")
- 1681 Papin (francès)
- 1683 Samuel Merland (francès)
- 1690 Papin (francès)
- 1705 Dolesme (francès)
- 1716-1728 S'Gravesade i Desaguliers (francesos)
- 1724-1735 Jacob Leupold (alemany) i Papin

Per un mal entès patriotisme, el director de l'Arxiu de Simancas, Tomás González, va adulterar un document de l'Arxiu i va dirigir una carta a Martín Fernández Navarrete, el més il·lustre historiador marítim espanyol, en la qual afirmava que en els registres originals conservats en l'arxiu, entre els papers corresponents a Catalunya i a la Secretarí de Guerra de 1543, existien documents explicant que el *mecánico naval* espanyol Blasco de Garay (País Basc - ?), oficial de la marina de

l'emperador Carles V, va fer a Barcelona, en la seva presència, el dia 17 de juny del mateix any, l'experiència d'un vaixell que marxava per mitjà d'un aparell, on la part més important era **una gran caldera d'aigua bullint**.

La transcripció de la carta és la següent:

Blasco de Garay, capitán de mar, propuso en el año 1543 al emperador y rey Carlos V un ingenio para hacer andar las naos y embarcaciones mayores, aun en tiempo de calma, sin necesidad de remos ni velámen. A pesar de los obstáculos y contradicciones que esperimentó este proyecto, el emperador convino en que se ensayara, como en efecto se verificó en el puerto de Barcelona el día 17 de junio del espresado año de 1543.

*Nunca quiso Garay manifestar el ingenio descubiertamente, pero se vió al tiempo del ensayo **que consistía en una gran caldera de agua hirviendo** y en una ruedas de movimiento complicadas a una y otra banda de la embarcación.*

La experiencia se hizo en una nao de 200 toneles, venida de Colibre a descargar trigo en Barcelona, llamada la Trinidad, su capitán Pedro de Scarza.

Por comisión de Cárlos V y del principe Felipe II, su hijo, intervinieron en este negocio don Enrique de Toledo, el gobernador don Pedro de Cardona, el tesorero Rávago, el vicecanciller, el maestro racional de Cataluña don Francisco Gralla, y otros muchos sugetos de categoría, castellanos y catalanes, entre ellos varios capitanes de mar que presenciaron la operacion unos dentro de la nao y otros desde la marina.

*En los partes que dieron al rey y al principe, todos generalmetne aplaudieron el ingenio, en especial la prontitud con que se daba vuelta a la nao. El tesorero Rávago, enemigo del proyecto, dice que andaría dos leguas cada tres horas: que era muy complicado y costoso, y que habia mucha **esposición de que estallase con frecuencia la caldera**. Los demas comisionados aseguran que la nao hizo ciaboga dos tantos mas presto que una galera servida por el método regular, y que andaba a legua por hora cuando menos.*

Concluido el ensayo, recogió todo el ingenio que habia armado en la nao, y habiéndose depositado las maderas en las atarazanas de Barcelona guardó para si lo demas.

A pesar de las dificultades y contradicciones propuestas por Rávago, fue apreciado el pensamiento de Garay, y si la expedición en que entonces estaba empeñado Cárlos V no lo estorbara sin duda lo hubiera alentado y favorecido.

Con todo esto promovió el autor a un grado mas, le dió una ayuda de costa de 200.000 maravedises por una vez, mandó pagarle por tesorería general todos los gastos, y le hizo otras mercedes.

Así resulta de los expedientes y registros originales que se custodian en el Real Archivo de Simancas, entre los papeles del Estado del negociado de Cataluña y los de la secretaria de Guerra, parte de mar y tierra, en el referido año de 1543.

Simancas, 27 de agosto de 1825, Tomás González.

González va afirmar que semblava que Blasco de Garay va enviar uns plànols a Felip II, però que durant el saqueig de Simancas per les tropes napoleòniques es van perdre (excusa més que verosimil).

Aquesta afirmació va suscitar una polèmica entre erudits francesos, que van tatxar el succés de llegendari (més per chauvinisme que per estudis històrics), i erudits espanyols, tanta actualitat tenia el tema que Honoré de Balzac va escriure l'obra de teatre, amb el succés com argument, *Les ressources de Quinola, comédie en cinq actes, en prose, précédée d'un prologue*, estrenada a Paris el 19 de març de 1842, favorable a les tesis espanyoles, la qual cosa va provocar grans crítiques.

L'estudi dels documents reals de l'Archivo de Simancas por Joaquim Rubió i Ors, presentat com a Memòria a la Academia de Buenas Letras de Barcelona l'any 1880, demostra que Blasco de Garay va existir i que probablement va inventar les rodes de paletes, usades durant el segle XIX per a la propulsió de bucs de vapor, sens dubte un gran invent.

La memòria de Joaquim Rubió i Ors li va costar a Blasco de Garay el monument que s'havia projectat erigir-li a la plaça Medinaceli de Barcelona.