

mensaje que recibió de la Corte, residente entonces en Greenwich. El gran Almirante deseaba verle, y después de muchos cumplimientos le ofreció el puesto de Conservador de los depósitos del Arsenal de Chatham. Aceptó Pett con gusto este ofrecimiento á pesar de que el sueldo era corto. Embarcó sus materiales á bordo de un buque mercante de Rainham y los acompañó por el Támesis hasta su unión con el Medway. Allí escapó de un gran peligro, uno de los peligros marítimos del tiempo. Las embocaduras de los ríos navegables estaban aún infestados de piratas y como el barco que conducía á Pett se dirigía al Nore á las tres de la mañana y aún estaba obscuro, se acercó mucho, sin verlo, á un barco pirata lleno de hombres. Afortunadamente estaba el barco pirata anclado, y mientras levó anclas para darle caza, el barco de Pett á toda vela y empujado por un viento fresco, desapareció, salvándose con su cargamento de ser capturado (1).

Llegado á Chatham, Pett encontró á su hermano Joseph, reconciliándose y viviendo en adelante como buenos hermanos. Por indicación de Joseph, Phineas alquiló una casa señorial y se estableció con sus hermanas. Estaba ya en el camino de la fortuna próspera. Pronto, en el siguiente año (Marzo del 1601) alcanzó la plaza de ayudante del principal carpintero de buques de Chatham, y

(1) Se deduce de un escrito al que nos referiremos muy particularmente más adelante, que el gobierno animaba á los propietarios de buques á limpiar los mares de piratas, pagándoles por sus servicios. En 1602, Pett organizó una expedición contra esta peste de la navegación, pero experimentó grandes dificultades para conseguir el pago de sus gastos.

emprendió la reparación del barco de Su Majestad el *The Lions's Whelp*, y en el siguiente año reconstruyó el *Moon* agrandándolo en longitud y anchura.

A la subida al trono de Jaime I, en 1603, se mandó á Pett, por el gran Almirante la construcción con toda la rapidez posible de un bajel pequeño para el joven Príncipe Henry, el mayor de los hijos de Su Majestad. Debía ser una copia del *Ark Royal* que era el buque insignia del gran Almirante, cuando la derrota de la Armada española. Pett ejecutó la orden á toda prisa. El barco tenía 28 pies de largo, 12 de ancho y estaba suntuosamente adornado por dentro y por fuera con pinturas y esculturas. Después de trabajar día y noche fué botado el barco al agua y puestas las velas para que avanzase hacia el Támesis, entre redobles de tambor, toques de trompetería y cañonazos, á primeros de Marzo de 1604. Después de pasar una tormenta en el Nore llegó el barco á Tower donde el Rey y el joven Príncipe lo inspeccionaron con deleite. Fué bautizado con el nombre de *Disdain* por el gran Almirante, y Pett fué nombrado capitán del buque.

Después de su regreso á Catham, Pett construyó por cuenta propia un barco, en Gillingham, de 300 toneladas, que botó en el mismo año y lo llamó *Resistance*. Apenas hubo terminado este barco, cuando fué mandado á Wolwich para preparar el *Bear* y otros bajeles que debían escoltar á su protector el Almirante, como Embajador extraordinario cerca de España á donde iba con el propósito de pactar la paz después de una contienda de

más de cuarenta años. El *Resistance* fué alquilado por el gobierno como transporte, y Pett lo mandaba. Parece ser que ya se había casado por entonces, pues menciona en su memoria que partió con su esposa é hijos á Chatham el 24 de Marzo de 1605 y que salió de Queenberough el domingo de Pascua.

Durante el viaje á Lisboa se separó el *Resistance* de la escuadra del Embajador y se refugió en la Coruña. Salió de allí para Lisboa llegando el 24 de Abril, y después para San Lucas, por el Guadalquivir, y llegó á Sevilla el 11 de Mayo siguiente. Volvió á la Coruña « según instrucciones » del viaje de vuelta é hizo rumbo á Inglaterra, llegando á Rye el 26 de Junio « entre lluvia, truenos y relámpagos ». En este año murió su hermano Joseph, y Phineas ocupó su puesto como jefe de carpinteros constructores de buques de Chatham. Le fué permitido, en unión de un Henry Farvey y otros tres, recibir la usual recompensa de 5 cheelines por tonelada, en la construcción de cinco barcos mercantes (1) probablemente para el comercio de las Indias Orientales, que había adquirido un gran desarrollo. El gobierno le mandó á Bearword en Hampshire para hacer una selección de maderas de la propiedad del Conde de Worcester destinadas á construcciones navales y con arreglo á su opinión se compraron 3000 toneladas. La construcción de barcos, su servicio al gran Almirante, su viaje á España y selección de maderas para el Gobierno, le valieron una regular fortuna durante el año de 1605.

(1) Véase S. P. O., 29 Mayo, 16 5.

En Julio de 1606, recibió Pett particulares instrucciones del gran Almirante para poner los barcos reales en correctísimas condiciones, de recibir la visita del Rey de Dinamarca. « En lo que — dice — me esforcé extraordinariamente para manifestar mis servicios en honor del Reino, pero por lo apremiantè del tiempo y lo grande de la obra, trabajamos noche y día, logrando á duras penas lo que me propuse hacer en honor de nuestro Rey y Señor y no fué poca la admiración de todos los que fueron testigos de mi trabajo. » La recepción tuvo lugar el 10 de Agosto de 1606.

Poco después de la partida de Su Majestad el rey de Dinamarca, cuatro de los barcos reales : el *Ark*, *Victory*, *Golden Lion* y *Swijtsure* fueron mandados á los diques ; los dos últimos al de Deptford á cargo de Matthew Baker y los dos primeros al de Woolwich á cargo de Pett, que para su mayor comodidad trasladó allí á su familia. Después de decir que fué elegido jefe del gremio de carpinteros constructores de buques, hace en su manuscrito, referencia, por primera vez, á su magnífico y original proyecto del *Prince Royal* (1).

« Una vez establecido en Woolwich », dice, « empecé un curioso modelo para el Príncipe mi Señor, la mayor parte del que lo construí con mis propias manos ». Concluído el modelo lo presentó al gran Almirante y habiendo recibido su aprobación y autorización, lo presentó al joven Príncipe en Richmond. « Su Majestad el rey (que estaba presente) fué excesivamente deleitado con la vista del

(1) Se encuentra un grabado de este notable buque en la *History of Marine Architecture*, de Charnack, pág. 199.

modelo y empleó algún tiempo en preguntar los diversos materiales y cosas que con él se relacionaban; y preguntó si podría construir el gran buque igual en un todo al modelo: « pues quiero, dijo Su Majestad, compararlos juntos cuando esté concluido ». Entonces me mandó el gran Almirante referir á Su Majestad la historia de los tres cuervos (1) que había visto en Lisboa en la iglesia de San Vicente, lo que dije tan bien como pude, aun que algo turbado al principio por no haber hablado hasta entonces con un Rey. »

Antes que pudiese cumplir su propósito, fué sorprendido por la desgracia. Sus enemigos, viendo con despecho el favor que obtenía de importantes personajes, se agitaron contra él.

Probablemente había mucho agio en los arsenales. Era difícil, con el sistema que prevalecía, llevar una contabilidad minuciosa en los desembolsos hechos para reparar y construir buques. Para revisar las cuentas, se nombró una comisión investigadora contra los abusos y fraudes de los obreros que trabajaban en los arsenales y los ene-

(1) La historia de los tres, ó más bien, de los dos cuervos es la siguiente: El cuerpo de San Vicente fué depositado en el cabo de su nombre de las costas portuguesas, y dice la leyenda que su tumba era celosamente guardada por una pareja de cuervos. Cuando en el siglo XII, transportaron las reliquias del santo á la catedral de Lisboa, los dos cuervos acompañaron al barco en que iba el santo, uno en la proa y el otro en la popa. Las reliquias fueron depositadas en la capilla de San Vicente en la catedral, y allí han permanecido los dos cuervos. Los monjes continuaron sosteniendo dos aves de esta clase en los claustros, y hasta últimamente los *quias* informaban á los visitantes de la catedral que eran los mismos cuervos que acompañaron las reliquias del santo á la ciudad. Estas aves figuran en las armas de Lisboa.

migos de Pett cuidaron de que su conducta pasada despertase sospechas, y de que preocupase, juntamente con las de Sir Robert Mansell, entonces Teserero de la Marina, Sir John Trevor, Inspector, Sir Henry Palmer, Registrador, Sir Thomas Bluthier, Abastecedor, y muchos otros.

Mientras la comisión buscaba lo que Patt llamé « su mala conducta », ponía él la quilla de su gran buque en el dique de Woolwich, en 20 de Octubre de 1608, y estaba con la conciencia muy tranquila. Continuó con grandes energías su obra, aun cuando sabía que las pesquisas para perjudicarle no cesaban. Sus enemigos informaron que « no sabía lo suficiente, siendo completamente inepto para realizar un servicio de tanta importancia como la construcción de su gran buque ». No obstante perseveró en su obra creyendo en la justicia de su causa. Eventualmente, se halló en condiciones de volver el juego contra sus acusadores y justificar completamente sus trabajos y los desembolsos que habían realizado por su consejo, el Rey, el gran Almirante y los talleres del Estado. En efecto, el resultado de la investigación fué, no solamente una gran molestia y gastos para todas las personas acusadas, sinó, como Pett dice en sus memorias, « una conmoción y disgregación para las oficinas reales que derrocharon en este servicio lo que debía cubrir los gatos anuales de Su Majestad, llegando aquel año estos á una suma nunca conocida hasta entonces (1).

Entre estas molestias y ansiedades Pett fué ines-

1) El testimonio dado por los comisionados está en un voluminoso escrito « State Paper Office. Jaime I, 1608 ».

peradamente animado con la presencia del que llama « su señor », el Príncipe Henry que se separó especialmente de su camino de Essex para visitarle en Woolwich y ver con sus propios ojos los progresos que hacía su gran barco. Después, visitando el dique que había sido construido por Pett y que fué uno de los primeros, si no el primero de Inglaterra, su Alteza participó de un banquete que los obreros le habían rápidamente preparado en su residencia temporal.

Una de las causas que más molestaron á Pett en este tiempo, fué la enorme oposición de los otros constructores de buques al proyecto de su gran barco. Nunca hubo una tan temible innovación. A juicio de aquellas gentes, el modelo era completamente defectuoso, las líneas detestables, el que lo proyectó un loco, un « defraudador » del Rey ; y el barco, suponiendo que se acabara sería « impropio para todo empleo que no fuese recoger la basura ». Estos ataques á su carácter profesional pesaron gravemente sobre su espíritu.

Resolviéndose á exponer claramente su situación ante el gran Almirante, escribió brevemente todo lo que había hecho, y el complot tramado contra él ; y solicitaba de su Excelencia por el honor del Estado y la reputación de su cargo, que hiciera examinar el asunto minuciosamente por personas de reconocida competencia é imparcialidad. Trás una conferencia con Pett y una entrevista con Su Majestad, fué autorizado el gran Almirante por el Rey para invitar á los Condes de Worcester y Suffolk y que asistieran con él en Woolwich á una reunión de los acusadores del proyecto de Pett, con

el propósito de examinarlo y que manifestaran el actual estado del asunto. Mientras tanto, los enemigos de Pett activaban sus cargos, y obtuvieron una autorización privada del Conde de Northampton (1) para examinar la obra realizada, bastante para probar la insuficiencia de quien la dirigió, y se conjuraron con la intención de condenarle y hundirle para siempre en la desgracia y el aislamiento.

Pero los Lores designados por el Rey intervinieron entre Pett y sus adversarios. Primeramente inspeccionaron el buque é hicieron un diligente examen de la forma y condiciones de la obra y de la bondad de sus materiales, y después llamaron á los acusadores ante ellos para oír sus cargos. Los examinaron separadamente ; primero á Baker, el jefe de constructores de buques. Impugnó éste el tamaño del barco, el largo, ancho, profundidad, línea de flotación, fondo, escasez de las tablas etcétera. Llamaron luego á otro de los impugnadores y estuvo en tan evidente contradicción con el anterior, que uno de ellos ó los dos, tenían que estar equivocados. Vino después el principal impugnador, Capitán Weymouth á dar su opinión, pero nada dijo relativo al asunto, sinó que hizo un « largo y molesto discurso tratando de proporciones, líneas, medidas y una infinidad de particularidades que nada tenían que ver con el asunto. »

(1) El conde de Northampton, Crivy Seal, era Lord director de cinco puertos y de aquí que se mezclara en el asunto. Pett, dice de él que era « su más implacable enemigo ». Es posible que el Conde estuviese celoso de Pett por haber éste recibido el encargo de la construcción del buque directamente del Rey, sin la intervención de Su Excelencia.

El resultado fué que los Lores se declararon en favor del proyecto del barco y de los trabajos ya hechos. El Conde de Nottingham interpuso su influencia y el mismo Rey, acompañado por el Príncipe, fué á Woolwich para hacer un examen personal (1). Muchos testigos fueron consultados, veinticuatro por una parte y veintisiete por la otra. El Rey examinó el barco atentamente : « los tablones, la clavazón, la mano de obra y las maderas carcomidas. Las carcomas, advirtió, estaban en los hombres y no en las tablas ». Después que las medidas fueron tomadas y reconocidas por exactas, « Su Majestad — dice Pett, — con voz muy alta, mandó á los medidores declarar publicamente la verdad, y cuando se declararon de nuestra parte, la multitud agitando en alto los sombreros, dió un gran grito de aclamación. Entonces el Príncipe dijo con voz clara estas palabras : ¿ Dónde están esos perjuros que se atraven á engañar á Su Majestad con esas falsas acusaciones ? ¿ No merecen ser ahorcados ? »

Así triunfó Pett de sus enemigos y le fué permitido concluir el barco á su modo. A mediados de Septiembre de 1601, el buque estaba dispuesto para « lanzarlo al mar » y doce carpinteros bien elegidos de la marina de Su Majestad fueron de

(1) Esta investigación real tuvo lugar en Woolwich, el 8 de Mayo de 1609. El State Paper Office contiene un relato de la misma fecha, probablemente de un escrito presentado al Rey, firmado por seis constructores de buques y por el capitán Waymouth y refrendado por Northampton y otros cuatro. El escrito está encabezado : « El *Prince Royal* : imperfecciones encontradas en el examen de la obra empezada en Woolwich » Ocupa demasiado espacio para transcribirlo aquí.

Chatham para realizar la botadura. El buque fué decorado, dorado, tapizado y engalanado, y el 24, fueron el Rey, la Reina y la familia real, desde el palacio de Theobald, para presenciar tal acontecimiento. Desgraciadamente el día resultó malo : había poco más de una baja marea. El barco se balanceaba gallardamente, pero el viento « empujó al mar » sorprendiendo al barco en las puertas del dique, haciéndolo varar ; no hubo posibilidad de botarlo aquel día.

Fué un desencanto. El Rey se retiró al palacio de Greenwich, y como el Príncipe entristecido lo seguía, hizo la promesa de volver á media noche, por lo cual Pett se propuso realizar un gran esfuerzo para poner el barco á flote. Llegada la hora, apareció otra vez el Príncipe acompañado por el gran Almirante y el personal superior de marina, habiendo clara luna. Después de media noche, empezó á llover y á soplar el viento del Sudeste. A las dos, una hora antes de la alta marea, fué dada la señal del lanzamiento y el barco se deslizó sin el menor esfuerzo de la marinería ni del aparejo, hasta que llegó á flotar en el medio del Támesis. El Príncipe estaba á bordo y entre el estruendo de trompetas y expresiones de alegría ejecutó la ceremonia de beber en la gran copa y arrojar el resto del vino sobre cubierta, bautizando el barco con el nombre de *Prince Royal* (1).

(1) La vida ofrece tristes desencantos. Este noble y joven Príncipe, esperanza de Inglaterra y encanto de sus padres que prometía mucho con su bondad, con su franqueza, con su valentía, con su actividad, con su amor al mar, fué sorprendido por una enfermedad y murió á los diez y ocho años de edad, el 16 de Noviembre de 1612.

Las dimensiones del barco son brevemente descritas : su quilla de 114 pies de longitud y su ancho de 44. Era de 1400 toneladas y llevaba 64 piezas de gran calibre. Era el buque mayor de los construidos en Inglaterra.

El *Prince Royal* fué en el tiempo en que se construyó considerado como uno de los más asombrosos esfuerzos del genio humano. Mr Charnock en su « Tratado de Arquitectura marítima » habla de él como abundando en asombrosas particularidades. Antes de la construcción de este barco, los buques se construían, según el estilo de los galeones Venecianos que, aunque acondicionados para el tranquilo Mediterráneo, no lo estaban para el tempestuoso océano del norte. Los barcos de guerra de la época de Enrique VIII y de Isabel, para la moderna navegación, estaban sobrecargados por altas torres y elevadas popas. Presentó Pett en la construcción y líneas de su buque nuevas ideas que ejercieron gran influencia sobre la futura marina. El barco era más manejable, más espacioso y más apropiado á las faenas. Era indudablemente el primer esfuerzo del genio inglés en la tendencia de la buena organización y sencillez. « El barco en cuestión » dice Charnock, « puede ser considerado el origen de la clase de buques que continuó sirviendo hasta el presente ».

No es necesario proseguir los detalles de la posterior historia de Phineas Pett. Brevemente mencionaremos sus principales puntos. En 1612, el *Prince Royal* fué designado para convoyar á la Princesa Isabel y á su marido al Continente. Pett estaba á bordo del barco y encontró que « navegaba muy

bien y era tan ligero en su manejo que obedecía á una desviación ligerísima en el timón ». Mientras permaneció en Flushing « fué tal multitud de hombres, mujeres y niños de todas partes de Holanda para ver el barco que apenas podíamos tener un camarote libre hasta muy avanzada la noche. »

Cerca del 27 de Marzo de 1616 contrató Pett con Sir Walter Raleigh la construcción de un barco de 500 toneladas (1) y recibió 500 libras á cuenta. El Rey por mediación del gran Almirante permitió á Pett que construyera el barco en el astillero de Lord Zouche. En el mismo año recibió de Lord Zouche, entonces « Lord Warden of the Cinque Porte » el encargo de construir una embarcación de 40 toneladas, respecto á lo que observa Pett : « del conjunto de la embarcación, casco y aparejo, recibí solamente 100 libras de Lord Zouche. Del resto, Sir Henry Mainwaring (hermanastro de Raleigh) astutamente recibió mi parte sin mi conocimiento, sin que nunca consiguiera de él más que pequeñas cantidades, de modo que de lo contratado perdí lo menos 100 libras. »

Más perjudicado resultó Pett en sus relaciones con el mismo Raleigh. Su gran barco el *Destiny* fué concluido y botado en Diciembre de 1616. « Se lo entregué — dice Pett — á flote, en buen orden y condiciones, en cuyo negocio perdí 700 libras, y nunca pude conseguir más recompensa, por hacerse á la mar Sir Walter, dejándome sin pagar lo

(1) Pett dice que debía ser de 500 toneladas, pero al terminarlo su cabida era de 700.

debido » (1). No fué esta la sola pérdida que sufrió Pett en aquel año. « El Rey decidió concederme — dice — para premiar mis servicios, dándome importancia, un título de barón » cuyo título cedió Pett á un Francis Ratcliffe por 700 libras, pero este respetable ciudadano le defraudó tanto que aún perdió 30 libras en el negocio.

Al siguiente año fué enviado Pett por el Gobierno á la New Forest en el condado Hamp, « donde — dice — un Sir Giles Monpesson (2) había hecho un gran gasto en perjuicio de la madera de Su Majestad. Para corregir este abuso fuí empleado en aquellas tierras en hacer una selección de los árboles cortados, de las maderas que fuesen buenas para la construcción de buques. En esto empleé mucho tiempo, al paso que me causaba grandes molestias ». Durante este período, su esposa y dos de sus hijos estuvieron á las puertas de la muerte. Nuevas pesquisas hubieron lugar acerca de los abusos de los astilleros, en las que se trató de complicar á Pett. Durante los tres siguientes años (1618-1620) trabajó á las inmediatas

(1) La conducta de Raleigh era tanto más inexplicable cuanto que hay en el State Paper Office una autorización fechada el 16 de Noviembre de 1617 para el pago á Pett de 700 coronas « por la construcción del nuevo barco, el *Destiny*, de Londres, de 700 toneladas. » Lo menos que podía hacer era dar al constructor su acostumbrada recompensa real. En la autorización antes citada, el encabezamiento « nuestro bien amado vasallo » empleado ordinariamente en las concesiones, había sido *dejado en blanco* ó borrado (sin que se sepa por quien), pero siendo muy significativo el cambio de relaciones de Raleigh con la corte.

(2) Sir Giles Overreach personaje de la comedia titulada « Un nuevo sistema de pagar antiguas deudas » por Philip Massinger, satiriza á Monpesson, muy agudamente.

órdenes de los comisionados, en el nuevo dique de Chatham.

En 1620 Sir Robert Mansell, amigo de Pett, fué nombrado General de la flota destinada á castigar á los piratas argelinos que aún continuaban saqueando los buques en el canal, y el Rey por esto, comisionó á Pett para construir á toda prisa dos barcos de 120 y 80 toneladas respectivamente. « Yo mismo — dice — iba á servir como capitán en el viaje », contento sin duda de evitar las molestias que le ocasionaban sus perseguidores. Los dos barcos fueron construidos en Ratcliffe y fueron botados el 16 y 18 de Octubre de 1620. El 30 salió Pett con la flota y después de arrojar á los piratas del canal, volvió tras una ausencia de once meses.

Sus enemigos, aprovechando su ausencia, obtuvieron una orden para examinar el *Prince Royal*, su obra maestra, después de cuyo examen certificaron maliciosamente que el buque era inservible e impropio para continuar navegando, que todo lo que se gastara en él se perdería. « No obstante, el *Prince Royal* fué llevado al dique y arreglado para un viaje á España, llevando á bordo al Príncipe de Gales y al Duque de Buckingham, que iban en busca de una esposa para el primero. Pett, constructor del buque, fué designado para acompañar al joven Príncipe y al Duque.

La expedición salió el 24 de Agosto de 1623 y volvió el 14 de Octubre. Pett, en esa travesía á bordo del *Prince Royal*, se ocupaba prestando servicio como los demás oficiales, aun cuando no ocurrió nada de importancia. El Príncipe de Gales le obsequió con una cadena de oro, como recom-

pensa á sus merecimientos. En 1625, Pett, después de haber prestado muy importantes servicios al Almirantazgo, recibió nueva orden de acondicionar el *Prince Royal* para otro viaje. Debía ir á Francia para traer la novia del Príncipe de Gales. Mientras se hacían los preparativos para el viaje, llegaron á Chatham las noticias de la muerte del Rey Jaime. Le fué mandado á Pett más adelante continuar las obras de reparación del *Prince Royal* así como las de toda la flota que iba á escoltar á la Princesa de Francia, ó más bien á la Reina de Inglaterra. Tuvo lugar la expedición en Mayo y la Reina desembarcó el 12 del mismo mes en Dover.

Pett continuó empleado en la construcción y reparación de buques, así como en preparar nuevos proyectos, que sometía al Rey y á los comisionados de la marina. En 1626 fué nombrado comisionado juntamente con el gran Almirante, el Lord Tesorero Marlborough y otros « para investigar ciertos abusos de la marina y ver el estado de aquella, y los almacenes de la misma »; y con este nombramiento se manifestó claramente que había recobrado su antigua importancia. Estaba también ocupado en determinar el mejor modo de medir el tonelaje de los buques (1). Cuatro años más tarde fué nombrado otra vez comisionado para hacer « un examen general de la marina de Chatham. » Por este y otros servicios el Rey le nombró oficial superior de la marina con un sueldo de

(1) El método de Pett está descrito en un documento contenido en el S. P. O., fechado el 21 de Octubre de 1626. La Trinity corporation adoptó este método.

200 libras por año. Su patente fué sellada el 16 de Enero de 1631. En el mismo año visitó el Rey á Woolwich para presenciar la botadura del *Van-guard* que Pett había construido, y Su Majestad honró al armador de buques asistiendo á un banquete que le dieron en su propia casa.

Desde este período hasta el año 1637, no recuerda Pett nada de particular importancia en su autobiografía. Estaba ocupado principalmente en ayudar á su hijo Pedro que había aumentado su fama rápidamente como constructor de buques, en la reparación y construcción de barcos de guerra de primera clase. Como Pett había, en otra ocasión de su vida, construido un barco miniatura para el Príncipe Henrique, hijo mayor de Jaime I, procedió también á disponer un modelo parecido para el Príncipe de Gales, hijo mayor del Rey, después Carlos II. Este modelo fué presentado en St. James al Príncipe, « el cual lo recibió con gran alegría viéndolo como un juguete ». En la próxima visita de Su Majestad á Woolwich, inspeccionó los progresos hechos en el *Leopard*, una corbeta construida por Pedro Pett. Estando en la bodega del barco, el Rey llamó á Phineas. Aparte, le comunicó la idea de construir un gran buque y que Phineas debía ser el constructor. Este nuevo barco fué *The Sovereign of the Seas*, construido por Phineas y Pedro Pett. Dicen algunos que el modelo fué dispuesto por el último, pero Phineas dice que fué proyectado por él mismo y concluido el 29 de Octubre de 1634. Como una compensación á este servicio, el Rey restableció su pensión de 40 libras (que le había sido por mucho tiempo negada) con

orden de que le fuesen pagados todos los atrasos debidos.

En busca de la madera necesaria para el nuevo barco, Phineas y su hijo fueron al norte y examinaron los bosques. Viajaron al principio por agua hasta Whitby desde donde siguieron á caballo hasta Gisborough, y en este punto descendieron continuando después hasta Stockton donde encontraron un pobre recibimiento, aun cuando se alojaron en la casa del Mayor que « era solamente una mezquina choza con techo de paja ». Middlesborough y el gran distrito de hierro del norte, no existían aún. Newcastle, ya de alguna importancia, fué el principal campo de sus operaciones. La madera para el nuevo buque se encontró en los bosques de Chapley y en los parques de Brancepeth. La clase media hizo todo cuanto pudo para facilitar el objeto de Pett. En su viaje de regreso (Julio de 1635) tocó en Cambridge donde, dice « me alojé en el Falcon y visité el colegio de Emmanuel donde había sido alumno en mi juventud ».

El *Sovereign of the Seas* fué botado el 12 de Octubre de 1637, habiéndose empleado dos años en la construcción. Evelyn, en su diario, dice del barco (19 de Julio de 1641) : « fuimos á Rochester y Chatham para ver al *Sovereign*, un monstruoso buque así llamado, siendo en cabida, defensa y ornamento, el barco más rico que nunca surcó el mar. Llevaba 100 grandes cañones y era de 1600 toneladas, un hermoso velero, la obra del famoso Phineas Pett ». El Contraalmirante Sir William Symonds dice que posteriormente fué

reducido y que era un barco seguro y veloz (1).

El *Sovereign* continuó unos sesenta años siendo el mayor barco de Inglaterra. Aun cuando, frecuentemente empleado en las más humildes ocupaciones, continuaba siempre en condiciones para todo servicio que las exigencias del Estado pudieran exigir. Combatió durante toda la guerra Commonwealth ; era el barco insignia del Almirante Blake y se encontró en todos los grandes combates navales con Francia y Holanda. Los holandeses le llamaban *The Golden Devil*. En el último combate entre Inglaterra y Francia acometió al *Wonderer of the World* y le acereó tanto al barco Almirante francés que le destruyó sus tres castillos, y dando caza al *Royal Sun* le obligó á buscar abrigo entre las rocas, donde fué saqueado por los barcos menores y reducido á cenizas. Al fin, en el reinado de Guillermo III, el *Sovereign* empezó á hacer agua y á tener los defectos de la edad ; fué encerrado en Chatham, donde se quemó por negligencia ó accidente, junto al agua.

Volvamos á la historia de Phineas Pett. Después de algunos años, abandonó su cargo. « Su querido hijo », como siempre nombra cariñosamente á Pedro, le sucedió como principal constructor, y Carlos I le confirió el honor de hacerlo caballero. Phineas vivió hasta diez años después del lanzamiento del *Sovereign of the Seas*. En el registro de enterramiento de la parroquia de Chatham existe esta noticia : « Phineas Pett. Esqu. y Capt.

(1) *Memoirs of the Life and Services of Rear Admiral Sir William Simonds*, pág. 94.

fué enterrado el 21 de Agosto de 1647 » (1).

Sir Peter Pett fué casi tan distinguido como su padre. Fué el constructor de la primera fragata *The Constant Warwick*. Sir William Symonds dice de este barco : « Era un velero incomparable, notable por la esbeltez y corrección de sus líneas, tomado por modelo y construyéndose muchos á semejanza suya ». Pett « introdujo las líneas convexas de las partes sumergidas del casco y el botavara y, en resumen, parece haber plenamente merecido la reputación de ser el primer arquitecto naval de su tiempo » (2). El monumento consagrado á Sir Peter Pett en la vieja iglesia de Deptford, recuerda perfectamente sus servicios al poder naval de Inglaterra.

Se dice que la familia Pett intervino en la construcción de buques en el Támesis, lo menos durante 200 años. Fuller en su « *Worthies of England* » dice de ellos : « Creo que el secreto en la construcción de barcos ha sido guardado fielmente por la familia, y esta fué la causa del respeto que inspiraron los Pett en Chatham. Obtuvieron gran éxito con su habilidad, y guardaron cuidadosa-

(1) La morada de Pett en Rochester está descrita en una historia anónima de esta ciudad. Más allá del Victualling Office y en la misma acera de la calle Mayor, hay una antigua mansión (ocupada hoy por un Mr Morsoe, procurador) que perteneció anteriormente á los Pett, los célebres constructores de buques. La parte delantera de la chimenea de la habitación principal, era de madera divinamente tallada, la parte superior, dividida por cariátides, en compartimientos. El compartimiento central contiene las armas familiares : un león guardando un campo. En la parte más alta había un Neptuno de pie en su carro, con su tridente, conchas, etc., y la fecha de 1650.

(2) SYMONS, *Memoirs of Life and Services*. 94.

mente tan preciosa joya, que de otra manera se hubiera perdido, entre muchos de sus amigos y también algunos de sus enemigos. »

El difunto Peter Rolt, miembro de Greenwich, tenía orgullo en descender de los Pett, pero hoy día el apellido ha muerto. En 1801, cuando fué publicada la « *History of Marine Architecture* » de Charnáck, Mr Pett, de Tovil, cerca de Maidstone, era el único representante de la familia.

CAPITULO II

FRANCIS PETTIT SMITH.

Introducción práctica de la hélice impulsora.

El espíritu de la máxima de Paley « *sólo descubre quien prueba* », es aplicable á la historia de los descubrimientos, pues efectivamente, sólo inventa quien convence al mundo de que el medio descubierto es competente al fin propuesto. — Dr. Samuel Brown.

Frecuentemente, el trabajador é inventor permanecen desconocidos y una invención hermosa, pero inútil, en una época ó país, puede ser aplicada en remotas generaciones ó en distinto país. La humanidad se sucede por generaciones mutuamente unidas. Trabajos fáciles son sólo conocimientos heredados ; grandes descubrimientos é invenciones son trabajados por el esfuerzo de miríadas antes de alcanzar la meta. — H. M. Hyndman.

Aun cuando un largo período había transcurrido desde los tiempos de Phineas Pett á los de la hélice de Smith, relativamente pocos adelantos se habían efectuado en el arte de la construcción