

ÁLBUM DA CIENCIA:

A elaboración desta nova versión do Álbum da Ciencia supón un esforzo investigador e divulgativo dun amplo equipo de especialistas. A dirección foi encomendada a Xosé A. Fraga Vázquez, da Sección de Ciencia, Natureza e Sociedade do Consello, quen contou coa colaboración do coordinador desa Sección, Francisco Díaz-Fierros Viqueira, na codirección, e de Alfonso Mato na coordinación e redacción.



Eustaquio (Antonio Félix) Giannini Bentallol

O técnico que dirixiu a
construción da moderna
Torre de Hércules

Nacemento:Badajoz 1750. Falecemento: Bos Aires 1814

Autor/a da biografía: Dosil Mancilla, Francisco Javier e
Fraga Vázquez, Xosé A.

Data de alta: 22/06/2012

Ámbitos de ocupación: Enxeñería /

Fillo do xenovés Pedro Giannini Pallavicini, tenente do Rexemento de Infantería de Milán e autor de diversos libros de Matemáticas, e de Magdalena Bentallol, natural de Cartaxena. O nacemento en Badajoz, o 20 de setembro de 1750, débese ao destino transitorio da familia na praza fortificada desa vila, que custodiaba a fronteira lusitánica. En 1762 ingresou no rexemento do seu pai, onde permaneceu como cadete durante seis anos, ascendendo a subtenente de bandeira a finais de 1769. Nesta categoría formouse como enxeñeiro ordinario da Mariña. Entre 1772 e 1775 ampliou estudos na Real Academia de Matemáticas de Barcelona, por Orde Real de Carlos III. Tivo como primeiro profesor ao coronel Claudio

Martel, e recibiu a máxima cualificación en Matemáticas e Debuxo.

Enxeñeiro hidráulico da Mariña en Ferrol

Tras un breve período no rexemento en Milán, en xuño de 1776 incorporouse ao Corpo de Enxeñeiros da Mariña, asignándolle como destino o Departamento de Ferrol. En outubro de 1779 foi comisionado en Santander durante un ano, na tala de bosques para a Mariña. Ao seu remate regresou a Ferrol, onde obtivo, a finais de 1782, o ingreso na Real Armada Española coa distinción de alférez de navío e co cargo profesional de enxeñeiro hidráulico extraordinario de Mariña. Esta rama da enxeñería era responsable das obras nos peiraos, portos, canles, diques e fondeadoiros, mentres que a construción naval e os estaleiros ficaban en mans dos enxeñeiros construtores.

A partir destas datas desenvolveu a súa profesión no Departamento de Ferrol ata 1804, en que foi destinado a Arxentina. Durante estas máis de dúas décadas realizou os seus servizos na propia cidade de Ferrol e no veciño porto da Coruña, agás a primeira comisión, en 1783, que desenvolveu nas provincias de Viveiro e Ribadeo, facendo un recoñecemento dos montes e camiños e do leito do río Eo.

O 23 de marzo de 1784 casou con Mariana Hermosilla de Vizcarrondo, filla do tenente coronel de artillería José Hermosilla. A permanencia en Ferrol permitiulle ampliar a súa formación matemática na Academia de Guardias Marinas, probablemente o núcleo científico máis relevante da Galicia do século XVIII, e que facía da cidade fervedoiro de destacados matemáticos, técnicos e enxeñeiros (Fraga, 1997). Examinouno o mestre primeiro de Matemáticas e director da Academia, o capitán de infantería Cipriano Vimercati, en maio de 1787 de Álgebra finita, resolución de ecuacións e a súa aplicación á Xeometría e ás curvas, e pouco despois de cálculo diferencial e integral e de Mecánica. No informe final, Vimercati sinala a esmerada formación matemática de Giannini e a súa habilidade na resolución de problemas de Xeometría, Física e Construción; continúa dicindo que a pesar das numerosas ocupacións e encargos do enxeñeiro, que a penas lle deixaban tempo para o estudo, “la puntualidad, y el modo con que ha satisfecho en el examen no dexan duda en su aplicación, y en lo que de ella se pueda esperar”, e considera que “en el grado que ha adquirido, puede ser un ingeniero útil al servicio del rey”.

Labor na Coruña

A intervención como enxeñeiro na cidade da Coruña pode agruparse en tres tipos de actividades: obras de restauración da Torre de Hércules (entre 1788 e 1790) e colocación do seu fanal (1800), ampliación do peirao (entre 1789 e 1792) e outros servizos “secundarios” asociados aos anteriores.

A actividade do enxeñeiro na Coruña coincide cun período de economía puxante para a cidade, estimulada pola apertura, en 1764, do seu porto ao tráfico comercial con América a través dos Correos Marítimos, privilexio só compartido con Cádiz. A isto hai que engadir, a partir de 1785, o establecemento do Real Consulado Marítimo, que xurde para apoiar a elaboración de manufacturas destinadas ao mercado americano. A pesar disto, a cidade aínda carecía de peiraos e embarcadoiros, polo que a carga e descarga realizábase en botes que varaban nas praias ou que se achegaban durante a preamar ás portas das murallas (Bello, Barral, Saavedra, Artaza, Colina & Grandío, 1995). O enxeñeiro Giannini vai ser o principal encargado de deseñar e executar esa infraestrutura portuaria prioritaria para o seu

desenvolvemento económico. Realizou o seu labor ao servizo do Consulado Marítimo, que lle confiou a dirección da reforma da Torre de Hércules, das obras do peirao e da construción dunha plataforma de comunicación do castelo de San Antón (Meijide Pardo, 1984:41).

Comezou por dirixir a reforma da Torre de Hércules (entre 1788 e 1790), que se atopaba nun estado deplorable, a pesar de que o seu funcionamento era vital, como sinalaba o ilustrado coruñés José Cornide, para dar “seguridad y acierto a los navegantes que frecuentasen sus costas e intentasen tomar su puerto, cuya entrada suele confundirse en tiempos tormentosos con la de la peligrosa ensenada del Orzán” (citado en Parrilla, 1991:8). O Consulado Marítimo asumiu os gastos da reforma da Torre, mentres que o Departamento Marítimo de Ferrol fíxose cargo do seu mantemento e alumeado, e do envío do enxeñeiro, que foi Eustaquio Giannini. Na opinión dos especialistas, desenvolveu un excelente traballo de restauración, respectando no posible a estrutura primitiva. Consistiu basicamente na retirada das partes en peor estado (incluíndo a cúpula romana, que foi substituída por dous corpos octogonais que dan paso á lanterna que acolle o fanal), o seu revestimento con paredes de granito e a creación dunha escaleira de pedra interior. Para isto contou coa axuda do delineante do consulado José Lucas Labrada. O resultado foi o faro tal e como o coñecemos hoxe en día.

En xuño de 1800 acudiu de novo á Coruña para instalar na Torre de Hércules o fanal xiratorio procedente de Londres, mais ao ser nomeado cinco meses despois primeiro axudante dos Correos Marítimos da Coruña (ata agosto de 1802) delegou a instalación do fanal no seu irmán José Giannini (1755-1809), tenente de navío e enxeñeiro ordinario do mesmo Departamento. José Giannini non tiña a habilidade nin a coidada formación científica do seu irmán; con anterioridade ocupárase de verifica-lo fondo da dársena de Ferrol e nesas datas era o responsable da reedificación das casas de vixías da costa, como a de Fisterra. Baixo a súa dirección, o mestre instrumentario José María Baleato levou a cabo a montaxe do fanal.

Canto o peirao coruñés, en 1789, cando estaba aínda inmerso nas tarefas da reforma do faro, propuxo a construción dun novo peirao para o comercio nas inmediacións da chamada Porta da Torre de Abaixo, situada nas fortificacións da Pescadería, na busca de abrigo dos ventos do sudoeste. O Consulado considerou este emprazamento demasiado lonxe do centro da cidade e expresou a súa preferencia por instalalo enfrente da Aduana. Finalmente interveu o ministro de Mariña, que se decantou polo proxecto inicial de Giannini, sinalando que “aunque tenga el inconveniente de la mayor distancia del pueblo, que tampoco es grande, éste irá aumentando su población como ya se ha visto y llegará el caso de que esté inmediato a ella, proporcionando otras muchas ventajas para la comodidad de los buques de comercio y permanencia de la obra” (Meijide Pardo, 1984: 36). A obra suspendeuse indefinidamente en 1792 por falta de financiamento.

Entre outras realizacións na Coruña, presentou un proxecto para construír unha plataforma de comunicación entre a cidade e o castelo de San Antón, que non se chegou a realizar. Ademais, ideou a plataforma que circunda a Torre de Hércules e proxectou o trazado dun camiño que comunicaba a Torre co casco urbano. Sabemos tamén que entre 1793 e 1794 dirixiu as reparacións das dúas ramplas situadas enfrente da Aduana, que servían como principal peirao de embarque e desembarque (lembrems que a cidade continuaba fortificada), e que se atopaban nun estado ruinoso. Tamén estivo implicado nas reparacións de fontes e doutros servizos públicos da cidade. Estas actividades reflicten o importante labor desempeñado durante estes anos por Giannini, e o configuran como principal enxeñeiro do porto coruñés

e entre os máis importantes de Galicia.

Outras intervencións e volta a Ferrol

O labor na cidade de A Coruña non esgota as actividades desenvolvidas por Giannini durante estes anos. Tamén se ocupou da inspección e do levantamento de planos de varios portos galegos, como do peirao da vila de Muxía (1791), dos portos e costas desde as illas Sisargas ata o Miño (1791-94) e da ría de Vigo (1793) (Lorenzo Martínez & Sáez Andrés, 1989: 200, 201 e 207).

Rematados os traballos na cidade herculina, volveu a Ferrol. Os méritos adquiridos nos últimos anos permitíronlle a promoción, na escala militar, aos graos de tenente de navío (co cargo de enxeñeiro ordinario, en abril do 1784) e a capitán de fragata (como enxeñeiro de segunda, en decembro do 1792). Ademais, en 1791 contraeu segundas nupcias con Xaviera María Azpilicueta y Stafdord. En 1798 solicitou destino nunha comisión para cortes de madeira para navíos da Mariña, nos montes de Guipúscoa, Burgos ou Asturias.

Actividade en Arxentina, Paraguai e Uruguai

En marzo do ano seguinte, Eustaquio Giannini ascendeu a enxeñeiro xefe, coa distinción militar de capitán de navío. Nove meses despois a Coroa asignoulle a inspección do peirao de Bos Aires. Partiu de Ferrol o 21 abril de 1804, na corveta "Príncipe de Asturias", cando contaba con 54 anos de idade. Nun informe reservado, o director do Corpo de Enxeñeiros, José Müller, sinala que Eustaquio Giannini: "Tiene muy regulares conocimientos en la arquitectura civil e hidráulica, cuyo ramo ha desempeñado casi todo el tiempo de sus servizos; y tiene buena conducta y eficacia en el servicio" (asinada en Ferrol, a 21 de outubro de 1801).

Da súa incansable actividade en Latinoamérica, analizada con detalle por Destefani (1970), expoñemos un moi breve resumo. Chegou a Río de la Plata a principios de xullo de 1804, co encargo de construír un peirao, a semellanza do malagueño, de grande interese debido ao importante crecemento comercial que experimentara Bos Aires nos últimos anos. Tras un minucioso estudo, expón a necesidade de construír un porto, pois na súa opinión, o peirao resultaba insuficiente; para tal fin realizou complexas medicións da sondaxe do río e das distintas calidades do fondo, e levantou dous planos do Bos Aires que figuran entre os mellores da cidade. En 1805 levantou tamén planos dunha nova poboación en San Fernando para albergar o pobo de Santa María de las Conchas, arrasado por un temporal, e da canle e ponte para encanar futuras crecidas.

En 1806 dirixiu as tropas españolas contra a primeira invasión inglesa a Bos Aires. Dous anos despois marchou a inspeccionar os pobos de Misiones e Paraguai, onde asistiu ao recoñecemento de madeiras dos bosques e, durante dez meses (desde outubro de 1808 ata xuño de 1809), foi nomeado gobernador intendente provisorio de Paraguai, para cubrir a ausencia de Bernardo de Velasco.

En marzo de 1810 marchou a Montevideo e dirixiu a instalación do fanal no faro da Illa de Flores. Neste mesmo ano regresou a Bos Aires, onde segundo algunhas fontes adheriuse moderadamente á Revolución de Maio. De paso por Santa Fé, viuse obrigado a permanecer nesta cidade un tempo e levantou planos na construción de balizas, realizou estudos hidrográficos e mesmo elaboro, en 1811, un plano da cidade,

arredores e baterías (Chiappero, 1998). Neste ano autorizouse a volver a España, como xa tiña solicitado anteriormente, mais a feble saúde impediulle realizar a longa viaxe. Parece que en Santa Fé o fixeron prisioneiro os independentistas e aínda que logrou fuxir a Montevideo, ao ano seguinte foi detido de novo e levado a Bos Aires, onde faleceu o 1 de decembro de 1814, ou quizais o día anterior. Destefani (1970) destaca a súa obra cartográfica, composta de cinco planos, como unha das máis importantes da época pre e post-revolucionaria, aínda que gran parte dos seus proxectos non se puxeron en práctica ata moito despois.

En Latinoamérica estableceu terceiras nupcias con Tomasa Moyano, coa que tivo dous fillos, Prudencio e María Dolores. Os tres regresaron a España (perseguidos polos insurxentes, segundo declaracións propias), onde Prudencio seguiu a tradición familiar, ingresando no rexemento de infantaría e estudando Xeometría aplicada. Estableceuse na Coruña (ata 1834), Castilla (ata 1850), Málaga (ao menos ata 1854) e Canarias (1864), ascendendo á distinción de primeiro comandante en maio de 1864.

Bibliografía:

Fontes documentais:

Expediente persoal de Eustaquio Giannini Bentallol, Arquivo do Museo “Álvaro de Bazán”, Sección Corpo Xeral, cartafol 481; Sección Corpo de Enxeñeiros, Asuntos persoais, cartafois 3408 e 3409 (inclúe a carta de Müller citada no texto); Sección R.R.O.O. Ferrol, Asunto: Fanal xiratorio da Torre de Hércules, cartafol 5976, 5977. Viso do Marques (Ciudad Real); e Sección Corpo Xeral (Expediente persoal de José Giannini). Viso do Marques (Ciudad Real).

Expediente persoal de Prudencio Giannini e expediente matrimonial de Eustaquio Giannini, Arquivo Xeral Militar, Sección Primeira, cartafol 1-178. Segovia.

Bibliografía secundaria:

A.A.V.V. (1998): *El puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña: Ed. Puerto de A Coruña.

BELLO, J.M., D. BARRAL, M.C. SAAVEDRA, M.M. ARTAZA, A. COLINA, E. GRANDÍO (1995): *Historia da Coruña*, Perillo-Oleiros (A Coruña): Ed. Vía Láctea.

CHIAPPERO, R. B. (1998): Urbanismo hispanoamericano. El plano de Santa Fe de 1811, *Investigaciones geográficas*, 20: 181-192.

DESTÉFANI, L.H. (1970): *Un ingeniero portuario en el proceso de mayo. Eustaquio Giannini, capitán de Navío Ingeniero hidráulico*, Buenos Aires: Fundación Argentina de Estudios Marítimos.

FRAGA, X. A. (1997): Efectos en Galicia da renovación científica promovida por Sarmiento e outros ilustrados. A constitución da Academia de Gardas Mariñas e dos Colexios prácticos, *O Padre Sarmiento e o seu tempo. Actas do Congreso*, Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, Universidade de Santiago; t. II: 405-425.

GONZÁLEZ LÓPEZ, E. (1987): *La Coruña puerta y puerto de la Ilustración*, A Coruña: Diputación.

LORENZO MARTÍNEZ, R. & A. SÁEZ ANDRÉS (1989): *Cartografía de Galicia, 1522-1900*, Madrid: Ed. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

MEIJIDE PARDO, A. (1984): *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña: Ed. La Voz de Galicia.

PARRILLA, J.A. (1991): *El ojo de Dios. Historia y leyenda de la Torre de Hércules.*, A Coruña: Ed. Concello de A Coruña.

TORRE REVELLO, J. (1930): El plano original de la ciudad de Buenos Aires, levantado por el ingeniero Eustaquio Giannini en 1805, *Boletín de Investigaciones del Instituto de Historia*(Facultad de Filosofía y Letras), 7, 43-44: 102-109.

VIGO TRASCANCOS, A. (1991): Hace doscientos años: la reedificación definitiva, A.A.V.V. *Ciudad y Torre, Roma y la Ilustración en La Coruña*, A Coruña: Ed. Concello de A Coruña; p. 186-193.

Como citar esta páxina:

Dosil Mancilla, Francisco Javier e Fraga Vázquez, Xosé A. ([2012], "Eustaquio (Antonio Félix) Giannini Bentallol", en *Álbum da Ciencia. Culturagalega.org. Consello da Cultura Galega*. [lectura: 27/09/2023] [URL: <http://www.culturagalega.org/albumdaciencia/detalle.php?id=304>

Máis información e materiais complementarios en

<http://www.culturagalega.org/albumdaciencia/detalle.php?id=304>

Un proxecto do

Consello da Cultura Galega

Pazo de Raxoi, 2º andar

15705 Santiago - A Coruña

Tel.: +34 981957202