

CARTAGENA Y SUS HIJOS ILUSTRES: EXCMO. SR. DON TOMÁS EDUARDO TALLERIE AMATLLER (1), INGENIERO INSPECTOR DE 1.^a CLASE DE MARINA

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería



L sábado 9 de septiembre de 1893, reunido en sesión extraordinaria, el Ayuntamiento de Cartagena acordó por unanimidad nombrar hijo ilustre y predilecto al ingeniero naval Tomás Eduardo Tallerie Amatller, reconociendo así la labor desarrollada durante tres años en las obras de la nueva iglesia del Hospital de la Caridad, ya que no se limitó a ser autor del proyecto, aprobado por la Junta de Gobierno el 6 de octubre de 1889, sino que además ejerció como director técnico, auxiliado por el también arquitecto diocesano Justo Millán, empleando los sistemas de construcción más avanzados y los materiales más modernos (2). El templo fue construido con extraordinaria actividad en un breve período de

tiempo, y a todos llamó la atención su estructura de planta central circular cubierta con cúpula a imagen de una extraordinaria rotonda tardoneoclásica, constituyendo desde entonces un elemento de singular referencia en el perfil urbano de la ciudad.

Al comenzar la investigación para formalizar esta semblanza, tratando sobre todo de poner de relieve sus aspectos más íntimos y familiares, nos ha

(1) Así consta el segundo apellido en su hoja de servicios, Amatller.

(2) Desde 1878, Tallerie forma parte de la Junta de Gobierno y es elegido hermano mayor el 20 de abril de 1889, desempeñando este cargo hasta su fallecimiento.



Tomás Eduardo Tallerie Amatller.

llamado la atención el recuadro que de forma singular publicó la redacción de *El Eco* de Cartagena en su número extraordinario de 10 de septiembre de 1893, conmemorativo del fausto acontecimiento que estaba viviendo la ciudad. Dice así: «UN DEBER. La excesiva modestia del Excmo. Sr. D. Tomás Tallerie Hermano Mayor del Santo Hospital a cuya caridad y celo debe Cartagena el templo consagrado, y la gloria de este día, nos ha impedido publicar su retrato y los apuntes biográficos de tan ilustre cartagenero. Falta es esta esencialísima que han de notar todos nuestros lectores; pero ante el respeto que nos merece el señor Tallerie y con gran pesar nuestro, nos hemos de limitar a enviar la

mas entusiasta felicitación al preclaro y distinguido hijo de Cartagena. La Redacción».

Hemos tenido que recurrir principalmente a su hoja de servicios para encontrar referencias que nos acercan a la vida profesional del personaje y que podemos resumir en la nota de concepto de puño y letra del almirante Juan Antequera que figura en la cuarta subdivisión, y dice así: «Este Oficial General de intachable conducta goza de la mejor reputación y fama en todos los conceptos». Nace en Cartagena el 21 de diciembre de 1828 en el seno del matrimonio formado por el capitán de Infantería don Antonio Tallerie, natural de Terrason (Dordogne-Francia), y doña Teresa Amatller natural de Cartagena, siendo bautizado al día siguiente en la iglesia parroquial de Santa María de Gracia e imponiéndosele los nombres de Tomás, Eduardo, Santiago y Demetrio (3).

(3) Archivo Parroquial de Santa María de Gracia: Libro de Bautismos, año 1828. Consta también que sus abuelos paternos son don Santiago Tallerie y doña Antonia Teulieras, naturales de Tereson en dicho Departamento; y los maternos don Tomás Amatller, del comercio de esta ciudad, natural de Martorell de la Selva, Obispado de Gerona, en Cataluña, y doña Francisca García, natural de esta ciudad.

Por Real Orden de 21 de enero de 1850 se le concede plaza de alumno en la Escuela Especial de Ingenieros de la Armada con el empleo de alférez de fragata (4), quedando a las órdenes del comandante general del Arsenal de La Carraca hasta el año siguiente en que, por Real Orden de 29 de noviembre, pasó a completar su formación teórica en la Escuela de Ingenieros Navales de la Marina francesa, establecida en Lorient, y finalizados estos pasa a completar su formación práctica en el Arsenal de Tolón, por Real Orden de 29 de enero de 1854, ascendiendo a alférez de navío por Real Orden de 13 de febrero del mismo año.

Su regreso a España se dispuso por Real Orden de 2 de febrero del año siguiente, pasando a prestar sus servicios al Arsenal de Cartagena, encargándose de la construcción de la fragata de hélice *Petronila*, en quilla desde el año anterior, en la que solamente permanece dos meses, ya que por Real Orden de 7 de abril pasa destinado a la Comandancia de Ingenieros de Madrid, y al crearse por Real Decreto de 6 de septiembre la Junta de Almirantazgo fue destinado a ella. Nuevamente vendrá a Cartagena, al ser destinado por Real Orden de 11 de abril de 1856 a la Comandancia de Ingenieros, ascendiendo a teniente de navío por Real Orden de 19 de junio del año siguiente, encargándose por Real Orden de 18 de junio de 1858 del mando interino de la misma, y ascendido a capitán de fragata por Real Orden de 7 de noviembre de 1859 obtiene dicho mando en propiedad. Contraerá matrimonio en Cartagena, el 11 de octubre de 1862, con María de los Dolores Aguirre y Aldayturriaga, ascendiendo a capitán de navío por Real Orden de 1 de julio de 1864.

A su iniciativa se debe la ampliación en esta época de la neoclásica puerta principal con que contaba el Arsenal, adosándole la torre del reloj, de corte clasicista muy bien integrada en el conjunto, realizando además la presencia de tan importante instalación militar en el urbanismo de la ciudad, obra que quedó finalizada en 1867.

Los acontecimientos de 1868 le sorprendieron desempeñando una comisión en el extranjero al objeto de estudiar en los astilleros de Francia e Inglaterra «cuanto se refiere a la construcción de buques blindados, particularmente los de casco de hierro y fijándose en los últimos adelantos introducidos en la construcción naval», siendo destinado a su regreso, por Real Orden de 15 de

(4) El Cuerpo de Ingenieros de la Armada había sido creado en el año 1770, y por Real Orden de 24 de diciembre aprobada su organización, nombrándose ingeniero general a Francisco Gautier. Pero por Real Orden de 9 de mayo de 1827 fue suprimido el Cuerpo, sustituyéndole el de Constructores, y aunque en el año 1834 hubo un intento de restablecerlo, no se consiguió hasta el Real Decreto de 9 de junio de 1848, por el que se estableció la Escuela Especial, y por Real Decreto de 7 de mayo de 1851 se suprimió el Cuerpo de Constructores, ingresando en la Escuela Práctica de Ingenieros. En el acta que remite la junta facultativa con el resultado de las oposiciones para cubrir las seis plazas anunciadas, figuran Juan Manuel García de Lomas, Tomás Eduardo Tallerie, Antonio Blanco, Guillermo Wagen, Prudencio Urcullu y Zuleta y Camisiro Bona.

TEMAS GENERALES

octubre de 1868, a la Sección de Ingenieros de la Junta Provisional de Gobierno de la Armada, y al año siguiente por Decreto de 16 de marzo es nombrado jefe de la Sección de Construcciones del Almirantazgo. En 7 de enero de 1870 fue promovido al empleo de ingeniero inspector de 1.^a clase, permaneciendo como vocal de la Junta de Construcciones del Almirantazgo hasta que por decreto de 30 de septiembre de 1873 fue nombrado jefe superior de Administración Civil y de la Sección de Ingenieros del Ministerio de Marina. En 1877 solicita cuatro meses de permiso por asuntos propios y al finalizar estos pasó a situación de Cuartel en Madrid, hasta que por Real Decreto de 26 de abril de 1884 se le concedió a petición propia el pase a la situación de Reserva, quedando cerrada su hoja de servicios.

No es su hoja de servicios muy expresiva en cuanto a su actividad profesional, que fue muy intensa durante los años que permaneció en activo, así que en muchos casos hemos tenido que consultar la prensa de la época, que nos deja constancia de lo siguiente: dirige los trabajos de construcción de la fragata *Gerona* en el Arsenal de Cartagena, autorizados desde el 4 julio de 1861 y en quilla el 21 de octubre, hasta su botadura en la mañana del 22 de marzo de 1864, montando aquí sus máquinas y armamento posteriormente (5); es autor de los planos de la fragata blindada *Zaragoza*, en quilla desde el 4 de octubre de 1861 y botada al agua en Cartagena bajo la advocación de Nuestra Señora del Pilar el 6 de febrero de 1867, tras los trabajos realizados por Tallerie para reformar su construcción y hacerla blindada (6); es autor de los planos de la serie formada por las corbetas blindadas *Castilla*, *Navarra* y *Aragón*, que fueron puestas en quilla el 2 de mayo de 1869 y la última de las citadas fue botada al agua en el Arsenal de Cartagena el 31 de julio de 1879 bajo la advocación de la Virgen de las Mercedes y San Vicente (7), dotándola de un servomotor hidráulico para facilitar su gobierno, también de la autoría de Tallerie (8); es autor del proyecto de cañoneros de vapor y casco de madera cuya construcción se autorizó en 1870, dando trabajo a las maestranzas de los tres arsenales y denominados *Pelicano*, *Cocodrilo* y *Salamandra*; diseñó el sistema de achique del dique de la Campana de Ferrol; dirigió las obras del dique seco del Arsenal de Cartagena (9); según proyecto de Tallerie, el 24 de

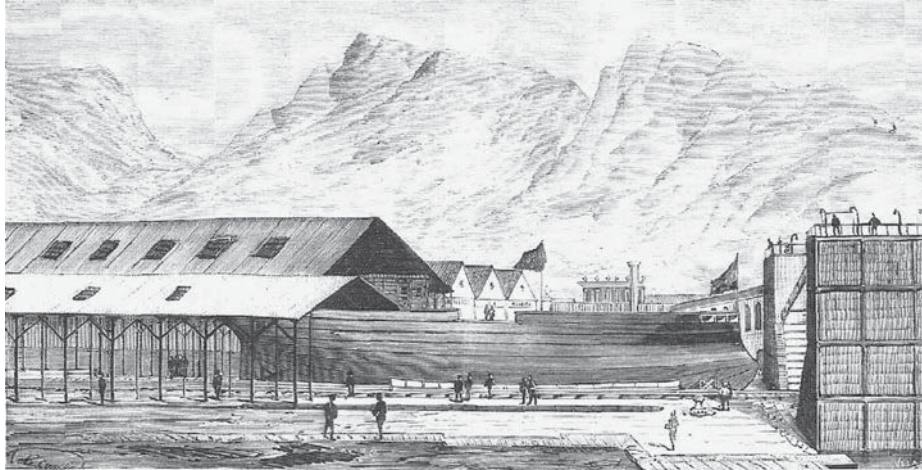
(5) *El Clamor Público*, 18 de mayo de 1864.

(6) *La Época*, 9 de febrero de 1867.

(7) *La Correspondencia de España*, 3 de agosto de 1879.

(8) En una serie de artículos publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA en los años 1882 y 1883 se da cuenta de los fundamentos del servomotor hidráulico del que es autor Tallerie, concluyendo que «entre todos los aparatos de su género usados en el día, es el que resuelve de la manera más acertada y completa el difícil problema del manejo del timón».

(9) Esta obra se inició en 1896 en el muelle de Poniente del Arsenal y finalizó en el año 1900. Al comenzar las obras del dique seco de carenas, la empresa constructora nombró director de los trabajos al señor Tallerie que, aunque aceptó el cargo, renunció al sueldo de 15.000 pesetas que se le señaló, exigiendo que fuese entregado al Hospital de Caridad.



Arsenal de Cartagena. El nuevo cañonero *General Lezo* en el acto de pasar desde el Varadero de Santa Rosalía al dique flotante (de croquis del natural, por D. J. Castellón).

agosto de 1883 fue puesto a flote en Cartagena el cañonero *General Lezo*, uno de los cuatro que por Real Orden de 10 de febrero de 1882 se construyen en los arsenales de la Península con destino al Apostadero de Filipinas, honra de la industria nacional, ya que todo el material de hierro empleado procede de fábricas españolas y compite ventajosamente con el mejor de procedencia extranjera (10); es autor del proyecto completo de la construcción de los cruceros de 1.^a clase con casco de hierro, que serían los primeros buques metálicos de gran porte encomendados a los astilleros nacionales: el *Reina Mercedes* se construyó en Cartagena, puesto en quilla el 12 de agosto de 1881 y botado al agua el 13 de septiembre de 1887 bajo la advocación de Santa Teresa de Jesús; el *Reina Cristina* y el *Alfonso XII*, ambos en Ferrol, se pusieron en quilla el 12 de agosto de 1881, y el primero fue botado al agua el 2 de mayo de 1886 (11).

Ya en la reserva remitieron al Ministerio de Marina los planos de su autoría de un guardacostas torpedero, que fue aprobado con inusitada rapidez y ordenada la construcción del prototipo (12), poniéndose la quilla del primero, nombrado *Temerario*, en Cartagena el 4 de noviembre de 1887 y botado al agua el 28 de octubre de 1889 bajo la advocación de la Virgen de la Cari-

(10) *La Ilustración Española y Americana*, 30 de octubre de 1883.

(11) *El Imparcial*, 2 de mayo de 1886.

(12) *La Correspondencia de España*, 1 de febrero de 1885, y *El Correo Militar*, de 25 de febrero del mismo año.

TEMAS GENERALES

dad (13), dirigiendo su construcción, a pesar de su avanzada edad, situación de la que se hacía eco la prensa nacional en la siguiente forma: «sin cargo oficial alguno en nuestro arsenal, no ha dejado un solo día de acudir a este dirigiendo e inspeccionando con un celo que le honra en extremo y con un desinterés y patriotismo que es la mayor gloria de este ilustre cartagenero, honra y prez de nuestro brillante cuerpo de ingenieros navales», llegándose a pedir en el Congreso de los Diputados que por tan relevantes méritos se le concediese el título honorario de inspector general de ingenieros de la Armada.

Por todo ello puede ser calificado como uno de los principales diseñadores de nuestros buques de guerra durante la segunda mitad del siglo XIX, incluidos buena parte de los construidos durante la Restauración. No en vano se decía que «este distinguidísimo constructor lleva muchos años en la reserva y desde ella no cesa de trabajar y proyectar barcos, siendo los únicos o casi los únicos proyectos nacionales que se llevan a la práctica». Su fallecimiento tiene lugar en Cartagena el 21 de agosto de 1900 y en la REVISTA GENERAL DE MARINA que al mes siguiente recoge su necrológica, dice que era de «... preclara inteligencia...», estaba «... dotado de infatigable laboriosidad de carácter dulce y alegre... aunque firme cuando lo requería...».



(13) En San Fernando, los otros dos, *Martín Alonso Pinzón*, antes *Audaz*, dispuesta su construcción por Real Orden de 26 de marzo de 1887 y botado al agua el 11 de agosto de 1892, y *Nueva España*, llamado en principio *Veloz*, comenzando su construcción el 1 de diciembre de 1887 y botado el 8 de noviembre de 1889. En La Graña, *Galicía*, *Rápido* (botado al agua el 6 de julio de 1891) y *Marqués de Molins*.