

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 26



EL TENIENTE GENERAL CARLOS REGGIO Y GRAVINA
Y EL DEPARTAMENTO DE CARTAGENA DE LEVANTE
(1767-1773)

Año XXXV

2017

Núm. 139

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

EL TENIENTE GENERAL CARLOS REGGIO Y GRAVINA Y EL
DEPARTAMENTO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1767-1773)

Juan Antonio Gómez Vizcaíno,
Coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería)





CONSEJO RECTOR:

Presidente: Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: César Raúl Goday Buján, capitán de navío.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, Departamento de Historia; José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Pedro Ramírez Quevedo, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; ; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R), consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución:

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
c/e: ihcn@fn.mde.es



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2017.

Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.

Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X (edición en papel).

ISSN: 2530-0873 (edición en línea).

NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).

NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro Regimiento de Navegación, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Actualmente es doctorando en la Universidad Politécnica de Cartagena con el tema, propuesto y aceptado, «El desarrollo de los sistemas de dirección de tiro de la defensa y su relación con la evolución histórico-técnica de la sociedad industrial (1901-2000)». Ha actuado de director-comisario en las exposiciones siguientes: «Cartagena plaza fuerte: urbanismo y fortificación», «La Guerra de la Independencia: personajes, hechos e instituciones» y «50 años de vida militar en la guarnición de Cartagena, 1876-1925». Ha publicado artículos en las revistas: *Armas, Ejército, Revista de Historia Militar, Memorial de Artillería, Memorial de Infantería, Memorial de Ingenieros, Revista de Historia Naval, Revista General de Marina, Boletín de Infantería de Marina, Cartagena Histórica* y *Cuadernos del Estero*. Ha dirigido la realización de vídeos relacionados con el patrimonio militar para Tele-Cartagena y exposiciones con asociaciones de vecinos del mismo carácter. Es autor de las siguientes obras: *Ignacio López Pinto (1792-1850); Panorámica de la Artillería en Cartagena; Comandante Francisco Villamartín (1833-1872); Aproximación a la Historia Militar de Cartagena (1700-1996); La Artillería en Cartagena (1503-2003). Hombres, hechos y armas; Antonio de Escaño (1752-1814); Antonio Barceló y Pont de la Terra; Juan López Pinto. La romántica lucha por la libertad (1788-1831); Real Club de Regatas de Cartagena (1905-2005); Pueblos de Cartagena; Calles de Cartagena (2 tomos) y La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)*. Es coautor en las obras *Patrimonio de Cartagena; Evolución de la Infantería Española. Del Regimiento Infantería España y de su Hermandad de Veteranos (2007); Castillos y fortificaciones de la comarca de Cartagena. Desde la época púnica hasta nuestros días (2003); Los Granaderos Californios: pasado y presente (2007)*, así como colaborador en el *Gran diccionario popular de Cartagena y comarca*.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació, pues, de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**EL TENIENTE GENERAL CARLOS REGGIO
Y GRAVINA Y EL DEPARTAMENTO
DE CARTAGENA DE LEVANTE (1767-1773)**



Puerta del arsenal de Cartagena, por Cándido Conde Dixou, 1990. (Cortesía de Delia Colazo)

ÍNDICE

	Págs.
El teniente general Carlos Reggio y Gravina y el departamen- to de Cartagena de Levante (1767-1773)	9
Apéndices	38

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

EL TENIENTE GENERAL CARLOS REGGIO Y GRAVINA Y EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1767-1773)

Resumen

La historia del departamento marítimo de Cartagena, desde su formación en los primeros años del siglo XVIII, tiene el enorme interés de recoger no solo las vicisitudes funcionales y orgánicas de la Armada, pues con base en la cronología de cada uno de los hombres que ejercieron la máxima autoridad recogemos también la evolución de la formación del arsenal del Mediterráneo, aportando una cartografía y documentos que hasta ahora permanecían inéditos en los archivos.

Palabras clave: Carlos Reggio y Gravina, Departamento Marítimo de Cartagena, arsenal de Cartagena.

Abstract

The history of the maritime department of Cartagena since its formation in the early years of the eighteenth century, has the huge intent of collecting not only the functional and organic vicissitudes of the Navy, but based on the chronology of each of the men who exercised the maximum authority we also collect the evolution of the formation of the Arsenal of the Mediterranean, providing a cartography and documents that until now remained unpublished in the archives

Key words: Carlos Reggio y Gravina, Maritime Department of Cartagena, arsenal of Cartagena.

EL que con el transcurso del tiempo llegará a ser el teniente general de la Real Armada Carlos Reggio y Gravina nació en el año 1714, en Madrid (1), en el seno de una noble familia italiana al servicio de Felipe V, la cual, una vez finalizada la Guerra de Sucesión, quedó asentada en Guipúzcoa.

(1) Así consta en *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes* (Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943), de Dalmiro de la VÁLGOMA.

Fueron sus padres el capitán general de los ejércitos Luis Reggio Branciforte Saladino y Colona, príncipe de Campo Florido (2), y Catalina Gravina Cruilles, hija de los duques de San Miguel, ambos naturales de Palermo. Sentó plaza de guardiamarina en el departamento de Cádiz el 7 de junio de 1728, ascendió a alférez de fragata el 10 de febrero de 1731 y embarcó a finales de septiembre en la escuadra del marqués de Mari (3).

En junio del año siguiente embarcó en la escuadra de Francisco Cornejo, con la que tomó parte en la expedición que transportó al ejército del duque de Montemar para la reconquista de Orán, donde recibió su bautismo de fuego (4). Posteriormente, y embarcado en la división de Blas de Lezo, continuó operando en el Mediterráneo, donde sostuvo combates de extremada dureza con navíos argelinos. Para reponerse, fue autorizado a «pasar a su casa y mantenerse en ella todo el próximo invierno» (5). Al ascender a alférez de navío, el 19 de agosto de 1733 embarca en la escuadra del conde de Clavijo, con la que efectuó transporte de tropas a Italia y, a su regreso, fue destinado al departamento de Cádiz. Ascendido a teniente de fragata desde el 10 de abril del año siguiente, embarca en la división de Gabriel Alderete para proseguir en operaciones navales.

Tras efectuar una comisión en Lisboa, un viaje a América en los años 1737 y 1738 y otro viaje a los Mares del Sur, en este último año regresó a Cádiz, siendo promovido a teniente de navío el 9 de julio de 1740 y otorgándosele el mando de la fragata *Palas*, en la que efectuó un viaje al Río de la Plata. Ascendió a capitán de fragata el 23 de marzo de 1741, continuando en dicho buque protegiendo la recalada de los navíos que procedían de América, entre los cabos de San Vicente y Santa María y las islas Terceras.

El 26 de noviembre del año siguiente ascendió a capitán de navío y fue nombrado mayor general del departamento de Cádiz, cargo que desempeña hasta que por real orden de 31 de julio de 1744 es destinado a la escuadra del marqués de la Victoria en el departamento de Cartagena, en la que el 5 de agosto se le confirió el mando del navío *Brillante*, y en el año 1746 cesó al haber obtenido licencia por enfermedad para dirigirse a París al objeto de restablecer su salud. A su regreso, el 20 de noviembre del año siguiente fue nombrado subinspector de pertrechos del arsenal de Cartagena, destino que desempeñó hasta el 14 de febrero de 1750. El 16 de marzo se le encargó del mando interino de la comandancia general del departamento, cargo que desempeñó durante algo más de un mes al ser nombrado el 17 de junio, por el capitán general, por su idoneidad vocal de la junta de asistencia del departamento. Fue destinado al departamento de Ferrol por real orden de 14 de noviembre, y por otra de 12 de diciembre se le concede un año de licencia para Malta, donde profesó como caballero de justicia en la Orden de San Juan

(2) En 1710 se le concedieron los honores de Grande de España para su persona y casa.

(3) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán (AMAB), Cuerpo General, leg. 620/1006.

(4) La expedición comenzó a organizarse el 16 de marzo de 1732, en el puerto de Alicante, bajo la responsabilidad de su padre, el príncipe de Campo Florido, por entonces capitán general de Valencia.

(5) AMAB, Cuerpo General, leg. 620/1006.

de Jerusalén. Una vez más regresará al departamento de Cartagena, destinado por real orden de 22 de marzo de 1752, desempeñando el mando interino del departamento por fallecimiento del titular, desde el 18 de enero hasta el 4 de marzo de 1753 (6), en que fue destinado a desempeñar servicios en la mar, embarcando el 1 de abril por la real orden de 9 de febrero de 1754 en el navío *Infante* como jefe de pabellón del jefe de escuadra Francisco Orozco, efectuando misiones de transporte de personal y material a Mallorca, de caudales a Málaga y de combate entre los cabos Tres Forcas y Gata; a mediados de diciembre desembarcaba en Cartagena (7).



Carlos Reggio Gravina, teniente general de la Armada

Por real orden de 30 de mayo de 1755 Carlos Reggio ascendió a jefe de escuadra. El 15 de enero del año siguiente volvió a encargarse del mando interino del departamento de Cartagena, por fallecimiento del teniente general Ignacio Dautevill, que también lo desempeñaba interinamente (8). En este destino cesó el 10 de agosto, continuando sus servicios en la mar embarcado en el navío *Terrible* como general subordinado en la escuadra de Pedro Stuart, que incorporada a la del marqués de la Victoria pasó a Nápoles para conducir a España al nuevo monarca Carlos III.

El 15 de octubre de 1759 asciende a teniente general (9) y el 15 de noviembre desembarca (10) en Cartagena, donde se le encarga el mando del departamento, mando que entrega el 10 de abril siguiente a Juan Antonio de la Colina ya que debe partir para Cádiz por habersele conferido (29 de marzo de 1760) el mando de una escuadra con destino a las Indias; regresa a Cádiz el 12 de septiembre de 1761. Después de dos meses de licencia en la corte (real orden de 11 de diciembre) volvió a encargarse el día 22 del mando interino del departamento de Cartagena, mando que le entregará Agustín de Idiáquez, desempeñándolo hasta el 14 de mayo de 1762, fecha en la que pasó a encargarse del mando de la escuadra de la bahía de Cádiz (11), arbolando su insignia en el navío *Fénix*. Por real orden de 18 de julio de 1763 se le ordenó el regreso a

(6) Archivo Naval de Cartagena (ANC), caja 193, 2.

(7) ANC, caja 193, 4.

(8) *Ibidem*.

(9) ANC, caja 1445.

(10) ANC, PIA, C.17, L.2, libro 9.

(11) *Ibidem*.

Cartagena, encargándose una vez más del mando interino del departamento (real orden de 15 de mayo de 1764), cesando el 11 de octubre y ocupándolo nuevamente de 25 de mayo a 11 de agosto de 1765, a causa del viaje real de la escuadra a Nápoles. Al fallecimiento del comandante general Blas de la Barreda el 8 de febrero de 1767, tomó el mando interino del departamento, el cual se le confirió en propiedad por real orden del día 20 del mismo mes y año (12).

En estos días, la ciudad de Cartagena vivía las consecuencias del famoso motín contra el ministro Esquilache, pues por decreto de 27 de febrero de 1767 se había dispuesto la expulsión de España y sus dominios de los regulares de la Compañía de Jesús, acordándose a continuación que su detención debía tener lugar el mismo día y a la misma hora en toda España la noche del 2 al 3 de abril, aunque realmente hubo que anticiparla en Madrid, y en provincias su ejecución no fue simultánea, como estaba previsto. El secreto de estas operaciones se observó hasta tal punto que las copias se confiaron a niños incapaces de comprender su contenido, y los impresores quedaron detenidos durante algún tiempo, además de custodiados por la fuerza armada.

Los jesuitas residían en las provincias de Castilla, Andalucía, Toledo y Aragón. Para embarcar a los provenientes de esta última se designó el puerto de Cartagena, desde donde serían conducidos a los Estados Pontificios. A partir del día 5 y hasta el 13 fueron llegando a la ciudad en número de seiscientos; y, no siendo suficiente para alojarlos el edificio del colegio, hubo que utilizar las «cuadras altas del Hospital de Antiguones», pues se consideraba lugar de «comodidad y decencia», una vez concedida la aprobación real (13). Así que el 2 de mayo zarparon rumbo al puerto italiano de Civitavecchia, escoltados por la fragata *Santa Rosalía* y el jabeque *Garzota*, al mando respectivo de los capitanes de fragata Francisco Vera y Maicas y F.J. Saravia y Abréu, 513 jesuitas embarcados en un convoy formado por las fragatas mercantes *Lucía* y *Concordia*, de nacionalidad inglesa y danesa respectivamente; la polacra francesa *San Bartolomé*, y siete urcas holandesas: *Santa Catalina*, *Falcón*, *Theodora*, *Buen Amigo*, *Posta del Mar*, *Santa María* y *María Teresa* (14). Más adelante serán necesarias sendas reales órdenes de 5 de diciembre y 8 de marzo del año siguiente para que el navío *Santa Isabel*, escoltando a otros buques mercantes fletados por cuenta del Estado, condujese a Italia a los 246 padres jesuitas que todavía se encontraban retenidos en Cartagena, e igualmente a los 91 enfermos y rezagados que zarparán el 11 de marzo con destino a Córcega (15).

El puerto de Cartagena también acogió el movimiento correspondiente a la preparación de los buques que, al mando del capitán de fragata Antonio

(12) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El teniente general Blas de Barreda y Campuzano y el Departamento Marítimo de Cartagena de Levante (1761-1767)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 131, 2015.

(13) ANC, PIIG, L24.

(14) ANC, caja 1800.

(15) Museo Naval de Madrid (MNM), Catálogo de la Colección de Documentos de Vargas Ponce (CCDVP), vol. I, t. XXXVI, docs. 326 y 327. Madrid, 1979.

Barceló, deberían dirigirse al puerto de Salou para unirse al convoy formado por las embarcaciones que han recogido a los jesuitas procedentes del reino de Aragón allí congregados. Así se hizo el 28 de abril, formando división con los jabeques *Atrevido*, *Cuervo Marino* y *Catalán* y seis embarcaciones mercantes: las saetías *Nuestra Señora de la Concepción*, *San Juan*, *Jesús Nazareno*, *San Quirce* y *Nuestra Señora de la Misericordia*, y el pingue *San Antonio* (16).

La actividad marinera es constante, si bien atenuada en el aspecto bélico como consecuencia del tratado de paz arreglado el 28 de mayo de 1767 por Jorge Juan entre su majestad el rey de España y el emperador de Marruecos. Por este tratado se establecía que «la paz será firme y perpetua por mar y por tierra», «se permite un comercio libre entre ambas Naciones assí como la navegación de un País a otro» y «de Santa Cruz al Norte en Canarias S.M.I. concede a los españoles la pesca, sin permitir que otra ninguna Nación la execute», aunque finalmente «los ensanches que S.M.C. pide en los quatro presidios los prohíbe enteramente», pero es lo cierto que parecía ponerse fin a la enfrentamiento permanente entre las dos naciones (17).

Por otro lado, la actividad en la maestranza mantiene un ritmo acelerado, ya que al trabajo que exige la nueva construcción se une el que demanda el estado de los buques del departamento, principalmente los navíos, por la necesidad de llevar a cabo operaciones de carena, recorrido de costuras y forrado y muda de zapatas, para lo que era necesario entrar antes en dique (18).

Y, en cuanto a los trabajos de fortificación de la plaza y el arsenal, es esta una época en que, una vez aprobada por real orden de 5 de enero de 1768 la construcción del anfiteatro de autopsias (19), se comunicó el 19 de enero siguiente al intendente del departamento:

«... que se fabrique el amphiteatro mandado hacer ay (*sic*) para exercitar los cirujanos desembarcados en las demostraciones anatómicas, y demás de sus facultades en el parage que refiere V, S. en carta de 19 de diciembre último, contiguo a la cerca del Campo Santo del Hospital de antiguones, respecto de que su coste no excederá de 38.000 reales de vellón poco más o menos»,

disponiendo que se dé principio a la obra (20). Se ha ordenado al director la continuación de las obras en el arsenal «de los Diques de Madera al Norte de la Dársena con su tinglado correspondiente, y de la Herrería proyectada a su

(16) ANC, PIIG, L.24.

(17) *Ibidem*.

(18) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVI, doc. 287, f. 326, 9 de julio de 1767.

(19) Se trata de un edificio de planta hexagonal, con muros de 6,5 m de lado y 80 cm de espesor, cerrado por una cúpula piramidal, también hexagonal, de 3,5 m de altura que, unidos a los 7,5 m de altura de los muros laterales, lo sitúan en los 11 m totales. En cada muro lateral, una ventana de 2,5 x 1,5 m, situada a 2,7 m del suelo, le proporciona luz abundante. La puerta de entrada tiene a ambos lados dependencias auxiliares, y en el interior una doble grada circunda todo el espacio en torno una mesa de piedra dispuesta en el centro.

(20) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVI, doc. 314, f. 355, 19 de enero de 1768.

inmediación» (21); y se encuentra en plena discusión el proyecto que el ingeniero militar Pedro Martín Cermeño había redactado para la construcción de la muralla que circundará la plaza y el arsenal, el cual había ocasionado frecuentes desacuerdos entre los mandos y los ingenieros encargados de dirigir la construcción de las fortificaciones, cuya ejecución se simultaneaba con las obras del arsenal. El proyecto acumulaba un notable retraso desde que había visto la luz en abril de 1766, debido a las continuas revisiones a que estuvo sometido, especialmente agravadas cuando su principal valedor, el conde de Aranda, cesó en el mando de la capitanía general de Valencia para asumir la presidencia del Consejo de Castilla.

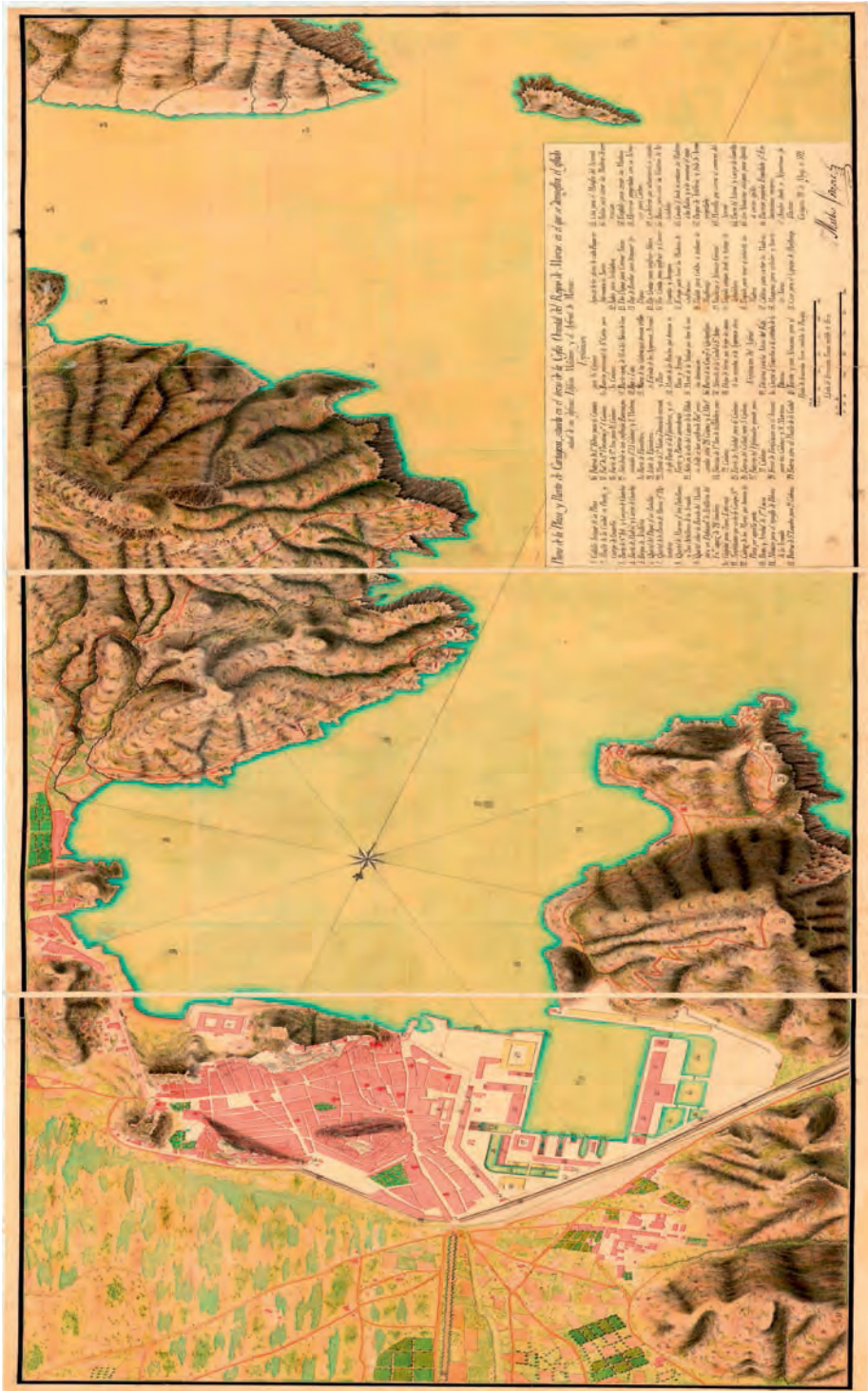
Muy significativa es la intervención en este asunto del gobernador militar de la plaza, Miguel de Irumberri y Balanza, quien desde el 17 de noviembre de 1767, fecha en que toma posesión, interviene decididamente en los trabajos de los ingenieros. Tan así es que se llega a redactar un nuevo proyecto que, aunque llevaba fecha de 1 de febrero del año siguiente, no se remitió a la superioridad hasta junio, lo que suponía un nuevo y sensible retraso pues, si bien el mencionado nuevo proyecto asumía con carácter general el de Cermeño, las modificaciones que proponía introducir en él eran tan numerosas que resultaba un proyecto nuevo con una concepción muy distinta de la del anterior. Pero al menos sirvió para que, por real orden de 15 de julio, se ordenase un nuevo plan para el amurallamiento de Cartagena y su arsenal, presupuestado en dos millones de reales de vellón y para cuya construcción se fijó un plazo de dos años. Pero todo se malogró a causa del fallecimiento de Irumberri el 8 de abril de 1769, lo que planteó el dilema del nombramiento de un nuevo gobernador militar.

Y este es el momento en que este nombramiento recae en el teniente general de la Real Armada Carlos Reggio y Gravina, que ya desempeñaba el cargo de comandante general del departamento marítimo de Cartagena, el empleo de corregidor de la ciudad (real título de 20 de agosto) y el de gobernador político y militar de la plaza (real orden de 11 de septiembre) (22), tomando posesión de este el día 20 y el 21 el del corregimiento (23). Si bien carecemos de evidencia documental acerca del proceso seguido para esta designación, resulta muy elocuente el texto de la carta que días después dirigió a Reggio el marqués de la Victoria, quien se dirigía así al destinatario, sorprendido de haber conseguido ganar este viejo pleito: «Mi Excmo. y estimado amigo: = Las satisfacciones que V.E. logra, muchos las admirarán; pero yo no las encuentro extrañas, sí muy propias del carácter de V.E. y de su mérito; por ellas doi a V.E., muchas, y particulares enorabuenas, hijas del afecto y amistad que le profeso». Al llegar a este punto hemos de recordar que el marqués de la Victoria fue comandante general del departamento y autor de un proyecto de arsenal bien distinto del que se ejecutó después, siendo por lo tanto buen cono-

(21) *Ibidem*, doc. 329, f. 370, 29 de marzo de 1768.

(22) *Gaceta de Madrid*, núm. 31, 1 de agosto de 1769.

(23) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «Marinos en el gobierno político y militar de Cartagena (1769-1796)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 79, 2002.



Centro Geográfico del Ejército, Ref. 118. Plano de la plaza y puerto de Cartagena, situada en el tercio de la costa oriental del reino de Murcia, en el que se demuestra el estado actual de sus defensas, edificios militares y el Arsenal de Marina, 23 de mayo de 1772

dor de las complejas obras de fortificación que se hacían en Cartagena y de los continuos pleitos que ocasionaban sus proyectos (24).

El nuevo gobernador de lo político y militar se hizo cargo del mando en el momento en que el ingeniero Antonio Ladrón de Guevara y el joven delineante Ignacio Imperial Digueri se encontraban efectuando los reconocimientos del terreno, así como elaborando los planos y presupuestos de las obras, lo que se prolongará hasta febrero del año siguiente, cuando se ordena que el ingeniero Francisco Llovet se encargue de la construcción de la muralla (25). Y también se ha solicitado del ingeniero director de las obras, Mateo Vodopich, un informe sobre el estado en que se halla el desagüe del Almarjal y el coste y tiempo necesario para dejarlo perfectamente concluido, atendiendo así la solicitud hecha por el Supremo Consejo de Castilla e informándole de que no solo es necesario limpiar las cunetas por donde «tiene su salida para desaguar por la Algameca chica en el mar, la que con las avenidas se ha llenado de tarquín y arenas dejándolas cuasi ciegas», sino que lo verdaderamente útil es

«impedir que la rambla de Benipila, siga su curso por donde actualmente corre, y procurar lo tenga por la espalda de la casa de Tacón como siempre lo ha tenido, para lograrlo es preciso hacer una parada o Malecón con pilotes, atochadas y tierra que sostenga el derrame de las aguas»,

pues de no hacerlo así, evitando que las aguas rompan directamente sobre el malecón, «se padecerían muchas desgracias y considerable ruina en el arsenal y población» (26).

El 1 de enero de 1769 había quedado establecida en la iglesia del convento de Nuestra Señora de la Merced la parroquia castrense de San Fernando, en la que desde principios de siglo radicaba la cofradía de la hermandad de los artilleros de las Brigadas de la Real Armada de Mar Océano, que allí daba culto a la imagen de su patrona, santa Bárbara.

La patrona estaba representada en una bella imagen que sobresalía entre las demás por sus 70 centímetros de altura. Nimbada, de rodillas, con la mano derecha en el pecho y portando en la izquierda la palma simbólica del martirio. Pronto comenzó la administración de sacramentos, y ese mismo 1 de enero se bautizó a un niña con el nombre de Josefa Bernarda, hija del maestre y contador del jabeque *Catalán* José de la Encina, mientras que el primer matrimonio se ofició, el 29 de junio de 1774, entre José Gutiérrez de Rubalca- ba, caballero de la Orden de Montesa, y María Teresa de Medina y Rojas.

(24) ÍDEM: «El Departamento Marítimo de Cartagena de Levante (1741-1750) y el marqués de la Victoria», en *Revista General de Marina*, julio de 2007.

(25) RUBIO PAREDES, JOSÉ M.^a, y PIÑERA Y RIVAS, ALVARO: *Los ingenieros militares en la construcción de la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid, 1988. Se recurre a este ingeniero para que resuelva el problema siendo el director de las obras en Ferrol, donde ha demostrado gran capacidad y competencia. Se le comisiona por real orden de 23 de febrero de 1770.

(26) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Libro de Actas Capitulares, año 1768, sesión de 10 de febrero.

Transcurridos veinte años desde que comenzaran las obras del arsenal, estaban terminadas las de la dársena, los diques de carena y de arboladura, los tinglados de maestranza y la sala de gálibos (27), las fosas para conservación de maderas, la batería de Santa Bárbara, la teneduría general y once almacenes de desarme de la parte del oeste. Se hallaban aún en construcción los restantes de esta línea y los de la del este, y estaban planteadas otras varias obras que quedaron en suspenso por penurias del Tesoro, aunque volvieron a recobrar su habitual actividad, tan pronto quedó conjurada la crisis, con los rendimientos de las Américas, aumentándose incluso con dos nuevos y costosísimos edificios: la fábrica de cordelería y el cuartel de presidiarios (28).

Todas ellas son manifestaciones del estado de fortificación que se hace patente cuando en 1769 se publica la traducción al castellano del *Tratado de Fortificación ó Arte de construir los Edificios militares, y Civiles*, de Juan Muller, llevada a cabo por José Sánchez Taramas, en cuyo tomo segundo advertimos la adición a la sección segunda, titulada

«Apuntanse los Edificios principales, que se hallan executados en los Reales Arsenales de Marina, y demás Puertos de España; y en particular se explica el método observado en Cartagena para el establecimiento de los Diques de carena, y otras Obras dentro del Agua»,

ya que nos permite conocer

«la práctica que se ha seguido en el arsenal de Cartagena para fundar en el agua diferentes Edificios y señaladamente los Diques, que estos últimos tiempos se han establecido para carenar en seco las Fragatas, y Navíos de la Real Armada; pues además de ser Obra tan singular, que a excepción de España, no la tiene en el Mediterráneo Soberano alguno (aunque la apetecen todos, por su importancia), dará mucha luz para dirigir con acierto este género de trabajo».

Las obras continúan pues a buen ritmo en el interior del arsenal y se suceden las mejoras en la logística, toda vez que los servicios de aguada en maestranza, presidiarios, esclavos y buques —que hasta ese momento se hacían

(27) «... la hermosa sala de gálibos, que medía 86 metros de largo por 13 de ancho, y estaba situada en la parte de poniente del arsenal. En ella se trazaban los planos de los buques para empezar su construcción...». GONZÁLEZ, Manuel: «El Arsenal de Cartagena (V)», en *El Porvenir*, 13 de abril de 1929.

(28) «La primera de ellas, que es la más suntuosa y considerada de preferencia en el fondo destinado a ellas, se trató de que fuera igual a la de Ferrol, pero se tocó la dificultad que había de hacerse un gran desmonte, y quedó acordado se hiciera por el plano y perfil presentado por el ingeniero D. Mateo Vodopich. Tiene mil quinientos sesenta pies de longitud, noventa y nueve de latitud, y noventa de elevación; y ocupa casi todo el costado S. del arsenal. El cuartel de presidiarios se proyectó en vista de los crecidos gastos que ocasionaban las recorridas y reemplazos de las galeras donde aquellos se alojaban. Es también un buen edificio, de capacidad para tres mil hombres». ÍDEM: «El Arsenal de Cartagena. Apuntes históricos», en *El Eco de Cartagena*, 28 de julio de 1879.



Fuente construida en 1770 y reformada en el siglo XIX

transportando el agua en pipas desde las fuentes de la ciudad o, a falta de tiempo, desde el manantial existente a la orilla de la dársena cerca de las gradas de Marruecos, delante del almacén general en un pozo provisto de su correspondiente brocal— se han visto mejorados con la construcción de una fuente que, aunque de mala calidad, da abundante agua, viene encañada desde la plaza del Rey y entra en servicio el 25 de agosto de 1770. Por su situación en el muelle de Levante, en las proximidades de la machina, y con sus cuatro caños para el gasto ordinario y otro más alto y de mayor diámetro para la aguada de los buques, tenía caudal bastante para el surtido en veinticuatro horas de un navío de seiscientas plazas durante cuatro meses (29).

Y de no menor importancia es la sustitución, de acuerdo con lo dispuesto en la real orden de 19 de julio del año siguiente, de la machina, que se encontraba muy deteriorada, por otra de veintiséis pies más de altura, formada con los palos mayores de los navíos *Terrible* y *San Rafael*. El enarbolado tuvo lugar en la mañana del 2 de diciembre bajo la dirección del jefe de la maestranza, capitán de fragata Manuel Travieso, que hubo de emplear 29 hombres para manejar durante dos horas y media los 17 aparejos empleados, concurriendo al acto el intendente y presidiéndolo el capitán general (30).

En estos años de mandos simultáneos, la quebrantada salud de Reggio no fue obstáculo para el acertado desempeño de ambos, a pesar de que hubo de vivir, además de la responsabilidad de las obras que se llevaban a cabo en la plaza, la crítica situación existente en el Mediterráneo a causa de las tensiones con Inglaterra, ya que el 18 de octubre de 1770 recibió una real orden

(29) «La fuente se hizo por cuenta del asentista don Jerónimo Retortillo, marqués de Granada, con un importe de 12.307 reales y 17 maravedís, pasando a propiedad de la Marina por Real Orden de 22 de febrero de 1771». MEDIÁVILLA SÁNCHEZ, José: *Las aguas de la Región Murciana*. Cartagena, 1929.

(30) Durante la primera mitad del siglo XVIII, el navío *Galicia* estuvo sirviendo de machina en el arsenal de Cartagena, hasta que, por real orden de 13 de agosto de 1757, el 17 de junio del año siguiente se arboló, aunque de forma provisional, la primera machina que tuvo este arsenal. Formada con los palos del navío *El Real*, de ella se decía que era más robusta que la de Tolón. Había además por entonces otra machina flotante de pequeñas dimensiones.

«para que inmediatamente la pusiera en buen estado de defensa por los temores que inspiraban los grandes armamentos que se aprestaban en Inglaterra, previniéndole que la guarnición, que consta de dos batallones del regimiento de Aragón, dos del de suizos de Reding y otros dos de Marina, sería reforzada inmediatamente con dos batallones del regimiento del Rey y las compañías de granaderos y cazadores de las milicias de Murcia, Lorca y Chinchilla, quedando dispuestos los restos de estos cuerpos para acudir seguidamente en caso necesario».

En su consecuencia, ordena el artillado de las baterías con todo el material disponible en el departamento, arma a la milicia urbana y a la maestranza, y llega incluso a situar a la entrada del puerto a los navíos *Terrible* y *Glorioso*, fuertemente armados (31). Este estado de alarma se repitió en febrero del año siguiente pero, una vez resueltas todas estas contingencias y restablecida la paz, el 9 de agosto de 1771 dieron por fin comienzo las obras de la muralla, según el proyecto, ya aprobado, del ingeniero Francisco Llovet y bajo su dirección (32).

La construcción naval atravesaba un momento delicado, ya que se había ordenado al constructor Eduardo Bryant que remitiese los modelos por él formados y

«de cuyo cotejo se deduce la diferencia (*sic*) en el método de fabricarse los Navíos por el mismo Bryant respecto del *San Juan Nepomuceno* que hizo en Guarnizo el ingeniero de la Marina de Francia D. Francisco Gautier» (33),

pero desgraciadamente hubo que lamentar la trágica muerte del constructor la tarde del 28 de abril de 1768, a consecuencia de las heridas recibidas en la mañana de la víspera cuando se llevaban a cabo las operaciones para varar en una de las nuevas gradas la fragata marroquí *La Mahona*, cuyas obras habían sido autorizadas. Según parte del comandante general,

«hallándose ya la fragata como a mitad de la corredera por donde subía, falló el cable que hacía la mayor fuerza, al tiempo que el constructor don Eduardo Bryant

(31) AMC, caja 3, 20 de noviembre de 1770. Según un estado del departamento, el 20 de noviembre hay emplazados treinta cañones de a 24 en la batería del arsenal, veinte en Trincabotijas, veintitrés en el mogote del Espalmador grande, veintiocho de a 18 en los navíos *Terrible* y *Glorioso*, para flanquear la boca del canal, y en construcción varias baterías en el recinto de la plaza por la parte de tierra, entre las que deben repartirse veinticuatro cañones de a 18, ocho de a 16, treinta y dos de a 10 y algunos de a 8 con sus municiones. Los navíos armados eran: *Triunfante*, *Serio*, *Vencedor*, *Monarca* y *Atlante*, y los jabeques, *Atrevido*, *Lebrel*, *Pilar*, *Galgo*, *Caballo Blanco* y *Gamo*, además del *Velasco* y el *San Joaquín*, que estaban en el depósito de desarmados, y de las fragatas *Santa Teresa* y *La Nueva*.

(32) Existe una clara controversia entre los distintos autores que tratan el tema de la muralla en cuanto a la fecha de inicio de las obras, pues mientras que A. VINCENT PORTILLO, en su *Biblioteca Histórica de Cartagena*, señala el 3 de junio de 1770, fecha que dice extraer del *Manuscrito* de la Real Academia de la Historia de VARGAS PONCE; José M.ª RUBIO PAREDES, en *La muralla de Carlos III en Cartagena*, obra más reciente, la fija el 9 de agosto de 1771.

(33) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVI, doc. 325, f. 366, 29 de febrero de 1768.

se hallaba entre los dos cuarteles que le abozaban, de suerte que desgraciadamente una gran trinca que los sujetaba, retirándose repentinamente hacia los cabestrantes que varaban, le arrojó con tal ímpetu contra el pavimento de la grada, que dando en el cerebro de él, quedó sin sentido».

El constructor fue enterrado al día siguiente, bajo las bóvedas del convento de San Agustín. El comandante general, en el citado parte, ponía de manifiesto las cualidades personales y profesionales que adornaban al fallecido:

«... constructor tan hábil en su profesión como el mejor de Inglaterra, a más de ser tan inteligente en obras como publican las composiciones de estos diques y tan desinteresado y activo en el servicio, que difícilmente se podrá en mucho tiempo hallar un complejo de circunstancias tales en otro que lo sustituya»,

finalizando con una exposición de la situación en que quedaba su viuda, quien solicita

«la mitad del sueldo de su marido y que a su hijo Tomás se le promueva a ayudante de construcción con el grado de alférez de navío, para con esta satisfacción vivir con algún consuelo en su desgracia y atender a la crecida familia que le ha quedado, de cinco hijos, sin el referido Tomás, que ya tiene sueldo, y otra casada ni otro que está próximo a dar al mundo» (34).

En este acontecimiento salieron también muy maltratados el teniente de fragata Benito de Sira, el guardiamarina Ramón Arrieta y dos marineros (35).

Buques botados al agua de 1768 a 1773

Navíos	Botadura (1)	Armamento	Desplaz./caract.
<i>San Vicente Ferrer</i> (2)	23-04-1768 (12-06-1766)	80 cñs.	1.872 t eslora: 198 pies y 3" manga: 54 pies y 1" puntal: 21 pies y 7"
<i>San Nicolás de Bari</i> (sistema inglés)	5-4-1769 (26-09-1767)	80 cñs.	1.765 t eslora: 95 pies 11" manga: 23 pies 13" puntal: 11 pies
<i>San Rafael</i>	01-1769 (16-06-1768)		

(34) El rey le concederá una pensión anual de 900 pesos sencillos y casa para vivir en el arsenal, en el piso segundo de la comandancia del arsenal, residencia que no abandonará hasta 1777, cuando se decidirá establecer en ella la Academia de Guardias Marinas. En compensación se le señalan diez pesos mensuales para pago de alquiler de otra. MEDIÁVILLA SÁNCHEZ, José: *Las aguas de la Región Murciana*. Cartagena, 1928.

(35) GONZÁLEZ, Manuel: «El Arsenal de Cartagena. Apuntes históricos», en *El Eco de Cartagena*, 29 de julio de 1879.

<i>San Joaquín</i> (sistema francés)	14-06-1771	70 cñs.	eslora: 196 pies manga: 51 pies 4" pantal: 25
<i>San Juan Bautista</i> (sistema francés) (denominación en 6 de septiembre de 1771)	01-08-1772 (06-09-1771)	70 cñs.	1.433 t
<i>Ángel de la Guarda</i> (sistema francés) (R.O. denominación 26-11-1772)	18-09- 1773 (15-07-1772)	74 cñs.	eslora: 198 pies 4" manga: 51 pies 2" pantal: 25 pies 1" 1.433 t
Fragatas	Botadura	Armamento	Desplaz./caract.
<i>Santa Dorotea</i> (sistema francés) (Real Orden de 10 de mayo de 1771)	14-06-1771	26 cñs.	
<i>Santa Clara</i> (sistema francés) (R.O. denominación 26- 11-1772)	23-4-1773	34 cñs.	550t eslora: 156 pies 3" manga: 40 pies 4" pantal: 19 pies 3"
Jabeques	Botadura	Armamento	Desplaz./caract.
<i>Nuestra Señora de África</i> (Destinado a servir de correo a la plaza de Ceuta)	23-6-1768 (17-11-1767)	12 cñs.	256 t
Urcas	Botadura	Armamento	Desplaz./caract.
<i>Nuestra Señora de Regla</i> (denominación el 19-02- 1772)	6-5-1772 (27-09-1771)	20 cñs. (de a 6)	eslora: 163 pies 4" manga: 36 pies 2" pantal: 16 pies 11"
<i>Santa Rita</i>	1773	20 cñs. (de a 6)	
<i>Santa Florentina</i> (Real Orden de 04-12- 1772)	24-7-1773	6 cñs. (de a 6)	700 t eslora 163 pies 4" manga 36 pies 2" pantal 16 pies 11"

En la mañana del 18 de enero de 1770 ardió en la grada que hay junto al almacén general, a pesar del auxilio prestado por los Batallones de Marina, el regimiento de suizos de Reding y el batallón de Flandes, que emplearon 16 bombas contraincendios. A la mañana siguiente solo quedaban las ligazones, pero afortunadamente no hubo desgracias personales.

(1) Último buque del sistema inglés en el que intervino Bryant. Orden de construcción 04-02-1766 y denominación 01-11-1767.

(2) En la columna de botadura, la fecha entre paréntesis es la de puesta en quilla.

FUENTES: Catálogo de la Colección de documentos de Vargas Ponce, Archivo Naval De Cartagena; MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena. 1891.*

Bryant dejó su huella en una buena cantidad de buques que, contruidos bajo su dirección durante algo más de quince años, salieron de los astilleros de Cartagena. Las construcciones seguían el «sistema a la inglesa», implantado por Jorge Juan, pero Bryant introdujo en él una serie de modificaciones muy beneficiosas, siendo el navío *San Genaro* el primero de construcción puramente española. Sin embargo, tras la muerte de ambos (36) irá adquiriendo protagonismo el «sistema francés», apadrinado por François Gautier, ya que desde 1767 este sistema había sido declarado oficial y quizá la última orden que recibiera Bryant del ministro de Marina Arriaga fuera la construcción de maquetas de la sección central de ambos modelos, con objeto de estudiar las características de cada uno y sus diferencias, ganando la partida el francés (37).

En efecto, la jubilación de Cipriano Autrán y la deteriorada salud de Jorge Juan (38) propiciaron que Francisco Gautier, por real orden de 26 de abril de 1769, fuese nombrado, con el grado de «coronel de mis ejércitos[,] como director general de construcción de la Real Armada, y carenas», constando en el texto que, «aprobado por mi este vuestro método de construcción, tengo resuelto se siga en mis Reales Astilleros (...) [que el cargo lo] deberéis ejercer con independencia del Capitán General, Comandantes Generales, é Intendentes de los Departamentos (...) [que estarán] á vuestras ordenes, en lo perteneciente a la misma construcción, todos los dependientes de ellas, y debiendo vos mismo ser quien prefija y determine el número y calidad de Maestranzas» (39). De este modo, tomaba fuerza el sistema de construcción naval a la francesa, que ya iniciara, desde su llegada a España en 1765, en los astilleros de Guarnizo. Y en Cartagena pronto se recibe el reglamento de maderas de roble, que se empleará para las siguientes construcciones de navíos de 70 cañones siguiendo el método del coronel Francisco Gautier (40).

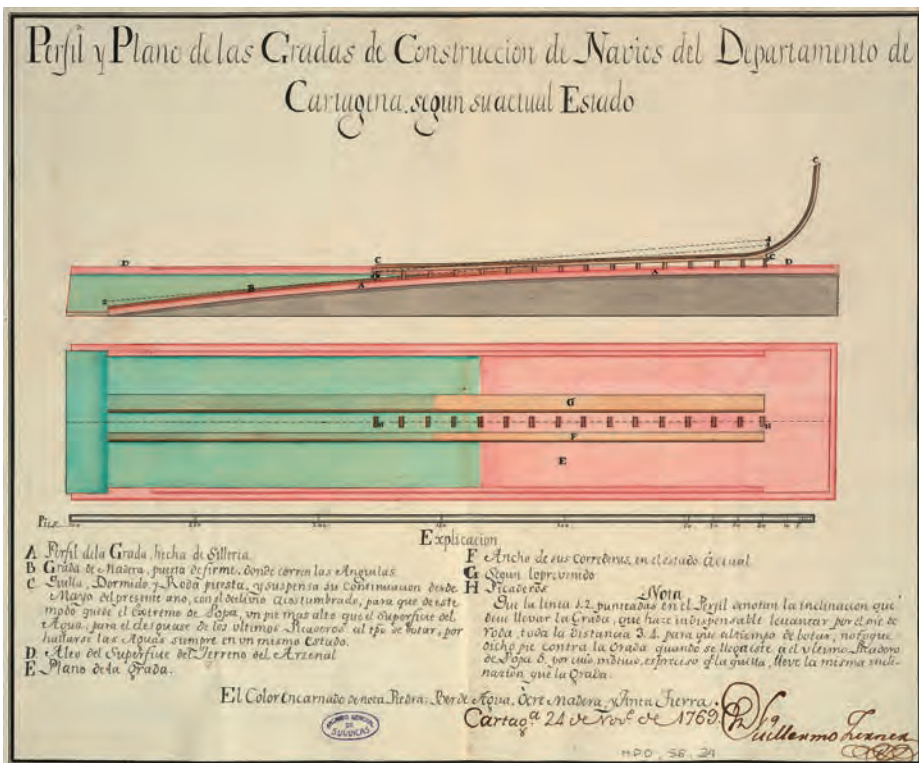
(36) Jorge Juan fallece el 21 de junio de 1773.

(37) SAN JUAN, Víctor: *Jorge Juan y la construcción naval española en el siglo XVIII*. DENDRA MED REV HUMANID, 2015; 14 (2); 240 a 256; y HORMAECHEA, Cayetano: *La construcción naval española del siglo XVIII a través de los modelos de arsenal del Museo Naval de Madrid*, 2012.

(38) Cipriano Autrán, director a la sazón, había superado los setenta años y a Jorge Juan «volvieron a aquejarle en Madrid los cólicos, obligándole por junio de 68 a buscar alivio en las aguas y baños de Trillo». SANZ, Miguel: *Breve noticia de la vida del Excmo. Sr. D. Jorge Juan y Santacilia...*, año 1773.

(39) Así consta también en el escrito de cese de Autrán como «Director general de la construcción de Vaxeles de la Armada (...) Director igualmente de Carenas (...) [y] Grado de Coronel del Exercito», aunque cuando se le expide separadamente en despacho de esta última concesión se hace de coronel de Infantería.

(40) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVI, doc. 420, f. 467.



AGS, MPyD, LVI-24, Marina, leg. 614. Perfil y plano de las gradass de construcción de navios del departamento de Cartagena según su estado actual por Guillermo Turner. Cartagena, 24 de noviembre de 1769. Con carta de Guillermo Turner a Carlos Reggio

Despliega Gautier una intensa actividad en relación con las competencias y responsabilidades de su nuevo cargo y visita los departamentos, relevando por real orden de 13 de abril de 1770 a la compañía Monticelli de la construcción del último de los seis navios (tres de 80 cañones y otros tres de 70) que construía en Cartagena por asiento y cuya quilla estaba puesta desde abril del año anterior, reintegrándole los gastos que tenía hechos. No obstante, la compañía insistió, y el 28 de mayo el constructor de buques Baltasar Castellini (41) presenta una nueva oferta, proponiendo la construcción en el departamento de dos navios de línea de 70 cañones y dos fragatas de 32, «todos ellos en rosca,

(41) MEDIAVILLA SÁNCHEZ, José: *Las aguas de la Región Murciana, en relación con los antecedentes históricos de los abastecimientos de la ciudad y Campos de Cartagena, Base Naval y Puerto, y otros aprovechamientos de las mismas*, t. III. Cartagena, 1929. Era natural de Génova y, desde 1761, estaba al servicio de la Marina en Cartagena como asentista o constructor de buques. En 1777 fue nombrado cónsul de las Dos Sicilias en Cartagena por fallecimiento de Miguel Panisa.

bajo el nuevo método», por lo que se ordena al comandante general que, junto con el intendente y Gautier, examine el pliego de condiciones y emita un informe. Y así se llevó a cabo, proponiendo algunas modificaciones, pero recomendando finalmente «se emprenda la construcción propuesta», según las condiciones expresadas de plazos de entrega, pagos a cuenta, características y clase de la madera, época de la corta, origen... (42).

Respecto de la visita de Gautier a Cartagena, además de lo referido anteriormente sobre su participación en el informe relativo a la propuesta de Baltasar Castellini, tenemos documentado que en el departamento se tuvo conocimiento oficial de su llegada, puesto que en mayo de 1770 las autoridades fueron avisadas de que se hallaba en camino,

«siendo el fin de su viaje, el de reconocer, y providenciar, conforme a las facultades de sus empleos, expresados en su Título, y de que V. S. se halla enterado, lo que en ese Arsenal y baxeles, discurra, convenir, y además ver si, según las maderas existentes hay disposición para emprender la fábrica de un Navío y una fragata, y tanvién hacer reconocimiento del nombrado el *Glorioso*, para de sus resultas, determinar el Rey, si ha de excluirse de carenarse, con todo lo que igualmente, tenga por oportuno, examinar según sus expresadas facultades, para que en su consecuencia, recaygan sobre sus noticias las reales deliberaciones que mas conduzcan al real servicio» (43).

Del resultado de esta visita, que deducimos debió de durar algo más de dos meses, son fiel testimonio las órdenes que recibe el intendente del departamento como consecuencia de uno de los informes que, fechado el 4 de agosto, Gautier ha elevado a la superioridad, a la cual comunica que

«de resulta del reconocimiento hecho de esos Navíos ha resuelto el Rey aprovandole, quanto propone (y así, se le, avisa) se excluya al Navío el *Glorioso* con el *Terrible* y *Aquiles*, que ya la estaban, quedando estos 3 Vaxeles, existentes, como el mismo Gautier ha pensado, y con el forro que deberá ponérseles para su conservación, a exemplo, de lo practicado en Ferrol; que el *Velasco* se carene luego; y que el referido Gautier pueda partir de ahí quando le parezca respecto de haver concluido la comisión a que se dirigió su viaje, y de ser necesario su pronto retorno al expresado Ferrol» (44).

Y en este tiempo debió también atender al «arreglo de esa Maestranza y sus goces», cuyo resultado mereció la aprobación real pues, en septiembre de 1770, se ordena asimismo al intendente que «no se varíe el citado arreglo» (45).

De gran trascendencia es el celo y la actividad desplegada por Gautier desde su nombramiento como director de construcciones; y, aunque no consi-

(42) *Ibidem*. El texto original de la proposición y el informe se publicará como segunda parte de este trabajo.

(43) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVII, doc. 21, f. 454, 29 de mayo de 1770.

(44) *Ibidem*, doc. 24, f. 26, 7 de agosto de 1770.

(45) *Ib.*, doc. 29, f. 31. De Arriaga a Medina, 11 de septiembre de 1770.

que se le fije residencia en la corte, mantiene su empeño en crear un nuevo Cuerpo de Ingenieros de Marina, para lo que recibe orden el 3 de enero de 1770. Así que desde abril, cuando inició sus visitas a los departamentos, atendiendo principalmente a la inspección de los arsenales, dedica además una especial atención a las defensas costeras y la provisión de maderas para la construcción naval, poniendo de manifiesto en este último aspecto las dificultades de Cartagena para mantener el ritmo si no se la abastecía con remesas procedentes de Ultramar.

La información adquirida le va a permitir presentar en agosto un borrador de ordenanza para dicho cuerpo, cuyo texto final, una vez aprobado, se publicará por real orden de 10 de octubre. Además, se expide patente a Gautier por la que se le confiere «el empleo de Ingeniero general de Marina y Brigadier de mis Reales ejércitos». Al departamento de Cartagena llegará un texto manuscrito con esa misma fecha, desarrollado en 57 artículos, con el título «Copia de los artículos que contiene la Ordenanza de Ingenieros de Marina aprobada por Su Majestad», cuyo escrito de remisión, con fecha de 24 de diciembre, dirigido al intendente por Arriaga dice textualmente:

«Habiendo resuelto el Rey crear, un Cuerpo de Ingenieros de Marina, y aprobado la Ordenanza propuesta al mismo fin según la inclusa copia rubricada de mi mano; la dirijo a V. S. de orden de S. M. para su inteligencia en la de que declaro, como está D. Francisco Gautier Ingeniero General del mismo Cuerpo, ha debido ejercer desde luego (y así se le advirtió) sus funciones conforme a lo especificado en el referido documento» (46).

El texto manuscrito recoge en los seis primeros artículos la composición de la escuela de cadetes, condiciones para el ingreso, estudios a realizar, régimen interior, estudios y prácticas para alcanzar sucesivamente los empleos de ayudante de ingenieros, ingeniero extraordinario e ingeniero ordinario de Marina; el 7 y el 8 establecen las condiciones para el ascenso a ingeniero en segundo, ingeniero en jefe y director, destinados estos últimos uno en cada arsenal o astillero principal; el 9 posibilita el pase de los oficiales de guerra al Cuerpo; el 10 y el 11 establecen la composición del Cuerpo: 1 ingeniero general, 4 ingenieros directores, 4 ingenieros en jefe, 4 ingenieros en 2.º, 6 ingenieros ordinarios, 6 ingenieros extraordinarios, 12 ayudantes de ingeniero, distribuidos «en los Departamentos, y Astilleros de Europa y América, según las urgencias y el nº de vaxeles que hubiese que carenar y construir, edificios civiles, y hidráulicos que fabricar, y reconocimientos de montes que convenga hacer»; del 12 al 44 (falta el 33: «Las perchas de arboladura serán reconocidas con la mayor prolijidad, y se pondrá gran cuidado en mantenerlas enteramente sumergidas hasta el tiempo de empearlas») se determina el régimen para la fabricación, conservación y manteni-

(46) Ib., doc. 34, ff. 36-44, y doc. 43, f. 53.

miento de embarcaciones, construcción de edificios y cualquier otra que afecte a las pruebas de navegación, resumiéndose en este último artículo que le está «confiada la fábrica y conservación de los vaxeles a los ingenieros de Marina, como que son quienes los construyan, y carenan»; el 45 podemos resumirlo como la regulación de las pruebas de mar; del 46 al 55 versan sobre el régimen de embarques en paz y en guerra; el 56, sobre el sueldo que gozarán, y el 57 y último, sobre uniformes. Hasta el 26 de febrero del año siguiente no se reciben dos ejemplares rubricados por Arriaga de la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros de Marina, entretanto se acaban de imprimir los demás (47).

Las obras en el arsenal continúan su marcha normal con la dirección del ingeniero Mateo Vodopich, ya consolidado en su encargo de «Director» y «dando cuenta de todo al Ingeniero general de Marina, de quien por la Ordenanza de creación de este Cuerpo corresponde la inspección y manejo de semejantes asuntos» (48), de acuerdo con las órdenes recibidas en el sentido de

«que se continúen los cimientos de la obra de la Cordelería, hasta que concluidos se asegure su Fábrica, entretanto que no se pueda emprender la de todo el edificio» y también «que se cubran con Pizarra las cinco Naves que sirven en esse Arsenal para depósito de la Arboladura, y otras maderas, respecto a la inutilidad de las tejas con que se hallan cubiertas» (49). Pero no pocos fueron los enfrentamientos personales que ocasionó la entrada en vigor de la nueva Ordenanza y de ello es un ejemplo la orden recibida sobre su reconocimiento y observación pues «aunque contenga artículos que se opongan a las generales de la Armada y del Ministerio; lo aviso a V. S. para su noticia y gobierno; en inteligencia de que si hubiese punto, o puntos, que produzcan dudas, o inconvenientes deve representar V. S. lo que se le ofrezca, sin suspender la práctica, ni esperar la decisión de S. M.» (50).

Y además surge un nuevo conflicto, promovido por el ingeniero general del Ejército, Juan Martín Cermeño, quien, para delimitar competencias, antes de entrar en vigor la citada ordenanza se había dirigido el 23 de marzo de 1771 al secretario de Guerra, Juan Gregorio Muniain, exponiendo su queja sobre lo anterior, ya que él ha necesitado muchos años de buenos servicios para conseguir el empleo de ingeniero general de los Ejércitos, que tenía

(47) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVII, doc. 51, f. 61, 26 de febrero de 1771. Hay ciertas diferencias con el texto original, también manuscrito, errores en la transcripción y omisión del artículo 33, comparado con el que se conserva en el Archivo General de Simancas (Marina, leg. 79) y que aporta SÁNCHEZ CARRIÓN en el corpus documental de su tesis doctoral, «Los Ingenieros de Marina, motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones». Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Universidad Politécnica de Madrid, 2009.

(48) ANC, PIIG, L.26, 4 de junio de 1771.

(49) *Ibidem*, 16 de abril de 1771.

(50) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVII, doc. 71, f. 88. De Arriaga a Juan Domingo de Medina, 1 de agosto de 1771.

confiada por Ordenanza de 22 de octubre de 1768 la inspección y dirección de los arsenales, puertos y costas del reino. Ahora debía separarse al corresponder al nuevo Cuerpo de Ingenieros de Marina la construcción de los edificios hidráulicos y civiles correspondientes a los departamentos y astilleros. Por otro lado, los oficiales de su Cuerpo tienen acreditada su inteligencia, constituyendo especialmente las obras de Cartagena un vivo ejemplo de ello ya que, contra toda oposición, se ha conseguido que la dársena, diques, gradas y demás edificios anejos formen un conjunto que admire a los extranjeros y carezca de parangón en todo el Mediterráneo, recurriendo en esta forma ya que la presente ordenanza les despoja de este ramo de su instrucción y confunde sus facultades.

No tenemos constancia documental de si hubo respuesta concreta a lo anterior, pero es lo cierto que transcurridos tres meses, Cermeño elevó una nueva queja, esta vez con un extenso preámbulo respecto a la reputación que hasta ahora ha tenido el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, exponiendo «que de faltar al Ingeniero General de España el puntual conocimiento de los Estados del Reyno, sus Fronteras, Costas, Plazas, Puertos y sus arsenales con cuanto a estos objetos concierne, no llenará en modo alguno las funciones de su empleo explicadas en el título 6º del 4º tomo de las nuevas ordenanzas», fundando ello en el conocimiento que tiene de la orden dada por Julián de Arriaga a Vodopich y cuyo contenido es el siguiente:

«Siendo el ánimo del Rey, que V. S. continúe en la dirección de las obras de ese Arsenal, dando cuenta de todo lo relativo a este encargo al Ingeniero General de Marina Don Francisco Gautier, a quien por ordenanza de creación de este Cuerpo corresponde la inspección y manejo de semejantes asuntos».

Ya que, si bien esta real orden aclara lo dudoso de la ordenanza de Ingenieros de Marina expedida el 10 de octubre de 1770, «con la resulta de quedar Yo sin la inspección en las obras dependientes de las Costas Marítimas», no lo hace de si «me sigue igual suerte por lo respectivo al Ingeniero Director Don Mateo Vodopich, que por la misma Real Orden debe reconocer por superior, é, inmediato Jefe a Don Francisco Gautier, quedando asimismo separado de su Ministerio de la Guerra», quedando vacante su empleo y el de los que con él están destinados en las obras del arsenal de Cartagena.

Ahora la respuesta no se hace esperar, y con fecha de 8 de julio Cermeño tuvo conocimiento de la orden dada a Vodopich como «encargado de las obras del arsenal de Cartagena, para que las continúe, dando cuenta de todo lo relativo a este encargo al ingeniero de Marina Don Francisco Gautier», añadiendo finalmente que «Ha resuelto S.M., que los ingenieros actualmente empleados en los Departamentos de Marina, estén a la orden del Ingeniero General de Marina, ínterin que este destine otros ingenieros de su clase que los releven, pero que los dichos Ingenieros de Ejército den a V. E. como su Director General, noticia de sus ocupaciones». Parecía resuelto el problema, pero Gautier no había conseguido el empleo de capitán de navío al que aspiraba con su nombramiento, ni sus emolumentos, que no se regu-

larizarán hasta 1772, cuando se sitúa en niveles más de acuerdo con su jerarquía (51).

De gran trascendencia es también el hecho de la implantación, «sin embrazos ni demoras que atrasen el Real Servicio», de la nueva «Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de las Vageles de la Real Armada y mando militar de los Arsenales de Marina», aprobada en 28 de mayo de 1772 y para lo que se le conceden facultades al nombrado por real orden de 18 de julio siguiente inspector general de la Marina el jefe de escuadra Pedro González Castejón, que debe hacerlo en los tres departamentos, sin «que hasta estar concluido sólidamente el expresado establecimiento, ni los comandantes ni los intendentes tergiversen las disposiciones de V.S.». Para ello eligirá «los individuos del Ministerio que sean de su satisfacción», los que deberán dar al inspector general, hasta su entera planificación, «mensualmente, un estado circunstanciado, y firmado por el Contador principal, de todas las cuentas y gastos de Arsenales, sueldo pagado a los empleados en ellos, y todas las oficinas del Departamento», así como reglar «la gente de mar que haya de subsistir en Arsenales para sus respectivas faenas, y recorridas de aparejos» (52).

Después de dos años de experiencia en aplicación de la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros de Marina, será sustituida esta por otra publicada el 13 de agosto de 1772 con el título de «Ordenanza de S.M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos, y a bordo de los navíos de guerra», cuyo preámbulo dice

«crear un Cuerpo de Ingenieros de Marina, agregado al Cuerpo General de la Armada, a cuyo cargo se construyan, carenen, recorran, cuiden los Vageles, se fabriquen los edificios, y practiquen las demás operaciones correspondientes a este Cuerpo Facultativo, y Militar, en mis Puertos, Arsenales, Montes, a bordo de mis Navíos, y Escuadras de Guerra, a que los destinare en qualquiera parte de mis Dominios: Y siendo también de la mayor importancia se componga de sujetos hábiles en la Theoria, y Pratica de esta Profesion, he resuelto su establecimiento, y el de una Academia para instrucción de los Subalternos de dicho Cuerpo, y su régimen, asi Militar, como Facultativo, y Económico»,

y en 300 artículos agrupados en 19 títulos recoge con más detalladas reglas su gobierno (53).

Con respecto a los numerosos y variados problemas que suscitó el gran número de presidiarios y «esclavos del rey» —estos últimos, moros y turcos apresados por los corsarios de la Corona o comprados por cuenta de la Real Hacienda a los corsarios particulares que llegaban a Cartagena para servir en

(51) SÁNCHEZ CARRIÓN, José M.^a: «Los ingenieros de Marina...», corpus documental, vol. III.

(52) ANC, PIIG, L.26, 12 de septiembre de 1772.

(53) SÁNCHEZ CARRIÓN, José: «Jean-François Gautier y Oliber. Ingeniero General de Marina y Brigadier del Ejército, primer ingeniero naval de nuestra historia», en *Revista de Ingeniería Naval*, mayo 2011.

las galeras, o bien como mano de obra para trabajar en el arsenal y en las obras de fortificación—, se encuentra entre ellos el proporcionarles un lugar adecuado para facilitar su expresión religiosa, aunque reducida al ámbito personal. Especialmente se debe amparar la relativa al ritual que siguen con sus difuntos, pues aunque desde 1733 disponían de una pequeña casa-mezquita en la ciudad junto al castillo de la Concepción, adquirida «con dinero perteneciente al caudal común de los esclavos de galeras» para dedicarla a hospital y albergue de caridad de sus pobres y desvalidos compatriotas que estaba al cuidado de la mora Fafia, hija de un moro esclavo conocido por Mayar (54), donde concurrían los moros libres a «conchar» misa cuando eran convocados a grandes voces desde la ventana de la mezquita. En ella también, cuando fallecía alguno, el capitán de la maestranza permitía que un determinado número de esclavos llevaran el cadáver para cumplir el ritual prescrito, que se reducía a lavar, afeitarlo y amortajarlo, y después, en un ataúd cubierto con un paño verde, llevarlo a enterrar en el cabezo de los Moros (55), acompañado el séquito por un alguacil y seis soldados para protegerlo de las burlas que le inferían los muchachos del barrio de Santa Lucía (que a veces llegaban a apedrearlo), hasta sepultar al difunto en tierra, ya sin ataúd, y reintegrarse a su destino (56). En 1755, a petición de los vecinos, esta casa fue cambiada por otra de Pedro Sánchez Corbalán, en la salida de la calle del Ángel, al pie del monte de la Cruz, dentro del radio de la plaza de la Merced. Pero fue tal el abuso que se hizo de ella, hasta convertirla en una verdadera mezquita, que el cura párroco, Diego de la Encina, hizo destruir un día los útiles de culto.

El Consejo de la Inquisición, ante tal situación, dictaminó «que no puede mirar con indiferencia ver que en medio de España, que de nada se gloria tanto como de la pureza y virtud de la religión, se halla un lugar de abominación que V.M. no tolerará» (57), de modo que el rey ordenó su inmediata expropiación y derribo (58). Para sus ritos se les asignó un nuevo lugar: las llamadas «balsas» del hospital, que el comandante general consideró, aunque oculto, «muy a propósito para que nadie los estorbase» (59). La protesta de los esclavos no se hizo esperar ya que consideraron el lugar muy reducido, además de estar descubierto y junto a la estancia donde se daba la extremaunción a los galicosos (60). La situación no había cambiado mucho y continua-

(54) Situada en las cercanías del castillo de la Concepción, en la calle del Gimero, fue comprada por 16,5 pesos a una vecina de Murcia llamada Juana Navarrete, quien atendía a su mantenimiento con los cuatro maravedíes que mensualmente aportaba cada esclavo.

(55) CAÑABATE NAVARRO, E.: *Cartagena y sus antiguas defensas muradas*. Cartagena, 1967. Durante el reinado de Felipe V existía en este lugar un cementerio de moros, esclavos y libres, pues la población de esta etnia era numerosa.

(56) Archivo General de Simancas (AGS), Marina, leg. 709, carta de Barrero a Arriaga y Cartagena, Cartagena, 20 de julio de 1757; Medina al gobernador del Consejo, 19 agosto 1761.

(57) AGS, Marina, leg. 709. Dictamen de la Inquisición. Cartagena, 28 de septiembre de 1769.

(58) *Ibidem*. Palacio. Carta de Carlos III al conde de Aranda, 5 de abril de 1770.

(59) AGS, Marina, leg. 709. Reggío a Arriaga. Cartagena, 21 noviembre 1772.

(60) *ibidem*.

ban las protestas de los esclavos, que llegaron a afectar al trato que se daba en Argel a los cautivos españoles. Así pues, se decidió construir un nuevo albergue en las afueras de la población, donde los moros esclavos pudieran celebrar dignamente los ritos funerarios, cuyo proyecto y presupuesto fueron aprobados el 20 de mayo de 1774 por un importe de 669 ducados de vellón, situándolo en las proximidades del barrio de Santa Lucía, en la ladera sureste del cabezo de los Moros, frente al camino de San Ginés. Se comenzó a edificarlo el 26 de mayo y quedó terminado el 9 de julio, aunque sin ventana alguna a la calle ni al campo, sino a un patio por donde recibía la luz, «con lo cual[,] y con no haber ya en este pueblo moros libertinos que eran los que convocaban para estas funciones y no permitiéndoseles salir del arsenal sino para enterrar a sus muertos», parecía haber quedado resuelto el conflicto (61).

Los esclavos procedían principalmente de los apresamientos de naves argelinas dedicadas a la piratería en el Mediterráneo. Los presidiarios eran los condenados por delitos graves, y los vagos, vagabundos y desertores, perseguidos por la ley; todos se dedicaban a aumentar la mano de obra de las construcciones del arsenal y fortificaciones de la plaza (62). Su alojamiento constituyó siempre un problema, resuelto hasta entonces de forma circunstancial, como usando las galeras desarmadas desde la supresión del cuerpo en 1748, que pasaron a utilizarse como pontones convertidos en prisiones flotantes por real orden de 1 de septiembre de 1749 (63). De algunas guardamos referencia de que, durante más de diez años, fueron prisión (la *Capitana*, la *Santa Teresa*, la *San José*, la *San Felipe* y la *San Genaro* entre ellas), hasta que se construyeron barracones dentro del arsenal, pues vivían hacinados y estaban mal

(61) CASAL MARTÍNEZ, Federico: *Leyendas, tradiciones y hechos históricos de Cartagena*. Cartagena, 1911.

(62) En 1767 se seguía con los forzados y esclavos un sistema penitenciario consistente en amarrarlos de dos en dos y por un pie a los extremos de una cadena, lo que se conocía por «poner en calzeta». De esta forma se enviaba a los trabajos del arsenal a aquellos que se hallaban en aptitud para ello. Los que no podían trabajar por accidente o vejez permanecían a bordo, encadenados por el pie a una argolla empotrada en la pared llamada «blanca», mientras que a este modo de amarrar se lo conocía por «poner a ramal firme». A los muchachos solo se les ponía un grillete, y con los penados por vagancia se hacía una excepción, pues se les excluía del pesado trabajo de virar las bombas dejándolos con un solo grillete, pero hubo necesidad de sujetarlos de nuevo a la cadena porque desertaban. En ponerles «en taco» o «en niño», o sea en esposar con una cadena —a cuyo extremo había un taco de madera que debían cargar para trasladarse de un sitio a otro— sujeta al pie a los forzados inclinados al pecado nefando. A los que observaban buena conducta, a mitad de condena se les aherrojaba solo con grillete. Los muchachos de doce a dieciocho años únicamente llevaban grillete; y, aunque los tales eran presidiarios en toda regla, se les tenía separados de los hombres, alojándolos en la chata *Gavilán*, aparte de que generalmente se les destinaba a la fábrica de jarcias y tejidos para hacer canillas, por ser trabajo poco fatigoso. Había también muchachos, conocidos como «pillos de Armada», sentenciados a servir en los navíos que iban sin ningún género de prisión y a quienes se ejercitaba en la profesión de la mar. MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1891.

(63) En 1750 eran 5.200 los hombres ocupados en el arsenal, entre artesanos, obreros, peones y aprendices, de los que 1.900 pertenecían a la maestranza; el resto eran esclavos y forzados. «Recuerdos de otros tiempos. El Arsenal de Cartagena. El Cuartel de presidiarios (XVI)», en *El Porvenir*, 10 de julio de 1829.

vigilados, además agravaba la situación el mal estado de las galeras con el paso del tiempo (64).

No parece que contribuyera mucho a aliviar el problema la real orden de 27 de junio de 1767 que disponía

«que en habiendo cumplido 3 años en los presidios de África, y en los Arsenales de Cádiz, Cartagena y Galicia, los reos, que han sido destinados en la leva del año pasado de 1765, se les ponga en libertad apercibidos de que tomen oficio para su manutención, pues de lo contrario se les castigará mas severamente» (65),

ni los numerosos canjes entre cautivos argelinos y españoles que se llevaron a cabo en los años siguientes, como consecuencia del tratado firmado con la regencia de Argel entre el ministro Hamet-el-Gazzel y fray Manuel Rosalén (66), ni la real orden de 4 de octubre de 1770 que estipulaba

«que si entre los Reos, que los Tribunales y Justicias del Reino destinan a ese Arsenal huviere algunos que por haver cometido delito deo, y tener la edad y talla que prescribe la Orden de 24 de octubre de 1768, fuere a propósito para el servicio de las armas, se entregue a los Batallones de Marina, destinados en ese Departamento para que cumplan en ellos el tiempo de su condena» (67),

ya que cuando, en mayo de 1773, visita la ciudad el ilustrado viajero inglés Richard Twiss, dejó plasmada en su diario la siguiente impresión:

«El arsenal está rodeado de una muralla; unos barcos permanecían atracados en el puerto y dos mil esclavos, unos cautivos moros y otros criminales, realizaban los trabajos más duros; pude observar a estos desafortunados como sacaban el agua estancada de los muelles completamente desnudos excepto por una tela que cubría su cintura» (68).

(64) El hacinamiento en que vivían, en inmundas cuadras, los forzados y esclavos del arsenal, y los actos inmorales y reprobables a que daba motivo la falta de luz y de vigilancia en aquellos antros, verdaderas antesalas del infierno, inspiraron al comandante general Reggio la idea de construir un cuartel para presidiarios, cosa que expuso en una de las reuniones que celebró la junta del departamento, para lo que propuso levantar un plano y perfiles que se encargó de cumplimentar el ingeniero don Mateo Vodopich. *Ibidem*.

(65) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVI, doc. 281, f. 319.

(66) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1891. Se llevaron a cabo dos expediciones desde el puerto de Cartagena. La primera zarpó en octubre, y en ella se enviaron 1.247 argelinos y turcos sobre los navíos *San Isidoro*, *San Vicente* y *Santa Isabel*, la fragata *Santa Teresa* y la tartana mercante mahonesa *Santísima Trinidad*, fletados todos por los padres redentores y que regresaron con 1.066 cristianos, entre ellos 30 mujeres y 14 muchachos, rescatados con los 600.000 pesos que se destinaron a ello. La segunda expedición, que zarpó en febrero del año siguiente, la componían el navío *San Vicente* y la fragata *Santa Teresa*, que condujeron 242 moros.

(67) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVII, doc. 33, f. 35.

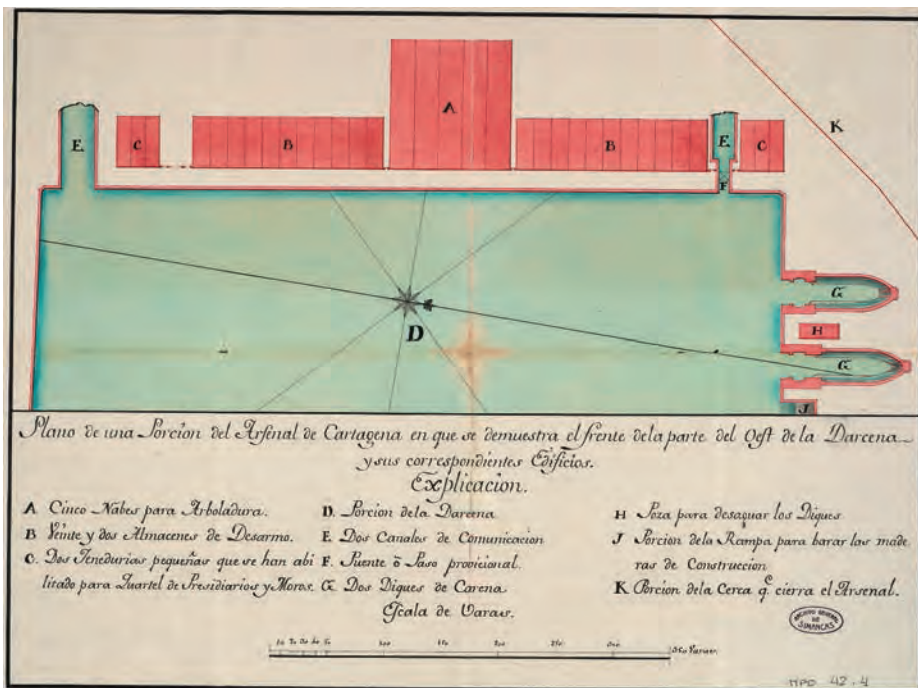
(68) TORRES-FONTES SUÁREZ, Cristina: *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, t. II. Murcia, 1996.



Centro Geográfico del Ejército, Ref. 87. Plano de la plaza de Cartagena, su población, fuertes y baterías que defienden la entrada del puerto y proyecto del arsenal de Marina que actualmente se construye...

Así que la decisión de construir un edificio con capacidad para 3.000 forzados llegó el 6 de marzo de 1770, encargándose el ingeniero Mateo Vodopich, como director de las obras del arsenal, de llevar a cabo los estudios previos correspondientes a dos posibles opciones, una ubicando el edificio en las proximidades del arsenal, pero en el exterior, y otra en el interior del arsenal, si bien separado por un foso y con acceso a través de un puente levadizo (69). La elección de una de estas dos opciones originó importantes divergencias entre Vodopich y el comandante general, concretadas principalmente por un lado en el adecuado pilotaje que imponían las condiciones del terreno ganado al mar que había elegido Vodopich para asentar el edificio, y por otro en las numerosas viviendas que habían de adquirirse para obtener la propiedad del terreno fuera del arsenal, que era la opción del comandante general. No obstante, a fines del verano ya estaban redactados los dos proyectos, y aunque Vodopich justificaba razonadamente su inclinación por el que situaba el edificio en el interior del arsenal, en un lugar que ya su antecesor, el ingeniero Sebastián Feringan, había considerado muy adecuado para ello, se impuso el parecer del comandante general y así se redactó el proyecto, si bien introduciendo Vodopich determinadas cualidades técnicas en cuanto a bóvedas y pilotaje, lo que no satisfizo mucho al comandante general, aduciendo el excesivo gasto que ocasionaba, llegando a final del año siguiente sin que se iniciaran las obras.

(69) El terreno elegido por Reggio estaba situado en la llamada plaza de los Cables, y el de Vodopich, en la zona suroeste de la dársena.



AGS, MPyD, XLII-4, Marina, leg. 348. Arsenal de Cartagena. Plano de una porción del arsenal de Cartagena en que se demuestra el frente de la parte del Oeste de la darsena y sus correspondientes edificios [h. 1772]

En esta situación se llegó a finales del año 1772, en que, ante la urgencia manifestada por las autoridades del departamento y el mal estado de las galeas, el ministro de Marina, antes de someter a la aprobación real el proyecto, ordenó que emitiese informe el ingeniero general del recién creado Cuerpo de Ingenieros de Marina, Francisco Gautier. El informe solicitado, si bien activó la toma de decisión para solucionar lo que ya era un grave problema, tuvo algo de «salomónico»:

«He examinado sobre el terreno los proyectos adjuntos que V. E. se ha servido comunicarme, del Cuartel de Presidarios y en su vista, voy a exponer mi dictamen: El sitio que propone el Comandante general D. Carlos Reggio es sin duda preferible al que ideara el Ingeniero Director don Mateo Vodopich, quien lo proyecta fuera del Arsenal y de la ciudad. El general lo propone entre el Arsenal y el extremo de la ciudad, en cuya propuesta se encuentra ventilación, agua y seguridad y precaución contra un motín. Los dos planos, que el general y el ingeniero han proyectado, varían en la extensión y me parece que aunque el primero coge menos terreno habrá sin embargo cabimiento para tres mil hombres, pero para ventilar estas cuadras como se debe, soy de dictamen se alargue el patio como se insinúa en el mismo proyecto del espacio. En cuanto a la construcción de los

cimientos que el general juzga pueden establecerse sin pilotaje, repugnando a la idea de Vodopich que propone zampeado, soy de opinión (después de haber visto este terreno de Cartagena, en general fangoso y arenoso) que es de una absoluta necesidad se pilote un edificio como este, sobrecargado de bóvedas, pero antes de determinar el número y dimensiones de las estacas convendría abrir el cimiento y barrenarle de trecho en trecho, pues en caso de no pilotar corre riesgo de que falle el edificio antes de concluirse si el terreno sobre que se levanten los cimientos no tiene una consistencia igual en toda su extensión...»

También se llevaron a efecto en esta época reformas muy útiles, figurando entre ellas, y como la más importante, el establecimiento de una máquina de vapor para dar movimiento a las bombas de desagüe de los diques de carena, dispuesta y experimentada en Aranjuez bajo la dirección de Jorge Juan, lo que llevó a cabo a pesar de que su precario estado de salud le impidió «asistir a la corrección de algunos leves defectos» (70). Hasta entonces este servicio de picar las bombas había venido haciéndose a fuerza de brazo por moros esclavos y forzados, trabajo de suyo penoso que hizo decir al comandante general del departamento, Carlos Reggio, que era el mayor que podía imponerse al más sacrílego delincuente; baste decir que, en el año 1767, de 1.464 forzados y esclavos que había en el arsenal, 1.217 solicitaron pasar a los presidios de África solo por librarse de tan violento castigo.

Autorizado por real orden de 7 de mayo de 1773 el montaje en el arsenal de Cartagena de «la Bomba de agotar con fuego los Diques de Carenas dispuesta y experimentada aquí por dirección del jefe de escuadra D. Jorge Juan» (71), el teniente de navío graduado Julián Sánchez Bort, quien fue comisionado para su colocación y prueba en la tarde del día 13, se presentó en la ciudad con las citadas bombas y demás útiles de la máquina motora (72). La experiencia se llevó a cabo en la tarde del 10 de noviembre ante todas las autoridades del departamento y plaza, y su resultado no pudo ser más satisfactorio pues, en el parte que días después comunicó Rojas a Arriaga, aquel manifestaba que asistió al «establecimiento de la Bomba de agotar con fuego los Diques, y con mucha satisfacción mía reconocí que en las 24 horas del día los achica enteramente, la utilidad de esta máquina...» (73). Y más aún: desde el punto de vista humanitario, redimía a los penados de un trabajo sumamente penoso, aunque el rendimiento económico dejaba mucho que desear, habida

(70) SANZ, Miguel: *Breve noticia...*, 1773.

(71) ANC, PIIG, L.27. Aranjuez, 7 de mayo de 1773.

(72) MNM, CCDVP, vol. I, t. XXXVII, docs. 149 y 150, de 7 y 4 de mayo de 1773, respectivamente. También había recibido el intendente la noticia de la próxima llegada de Vicente Pastor, encargado de llevar las piezas de la bomba de agotar los diques con fuego, cuya relación adjunta es la siguiente: 4 cilindros grandes de bronce, 1 caldera de cobre en 3 piezas, 3 cajones grandes llenos de piezas de metales, 15 planchas de cobre grueso, 6 pistones de bombas, 3 con astas de hierro y 2 sin ellas metidos en los cilindros, 6 planchas de plomo grandes y 7 pequeñas, 4 astas y 4 cadenas de hierro, 1 bombilla de madera con dos chapetas de bronce, 1 tabla reguladora, en eje grande de hierro para el cigüeñal, 2 trozos de madera curvos.

(73) ANC, PIIG, leg. 29, 13 de noviembre de 1773.

cuenta que, por término medio, se necesitaban para alimento de la máquina 80 quintales de carbón mineral e igual o mayor cantidad de leña, por lo cual se convirtió en latiguillo decir que para entrar un navío en dique se necesitaba quemar otro (74).

No pudo asistir Reggio a este acto que prestaba tan buen servicio en el arsenal, por cuanto en todo este tiempo su salud se había deteriorado bastante, y el 27 de junio marchó con licencia a los baños de Alhama a intentar restablecerla. No obstante, cuando regresó, el 12 del mes siguiente, su estado no le permitió hacerse cargo del mando de la plaza y del departamento (75), y falleció finalmente el 2 de septiembre. Durante sus exequias, los buques surtos en la bahía y las tropas de la guarnición le tributaron los honores reglamentarios. Acompañados del sentimiento general de los ciudadanos, que distinguían al finado como benefactor del Hospital de Caridad, sus restos recibieron sepultura el día 6, en el convento de San Francisco (76). Habiendo permanecido célibe, su vida transcurrió rodeado únicamente de su servidumbre en la casa que se construyó en terrenos del camposanto del antiguo hospital de la Puerta de Murcia, en las inmediaciones del arsenal (77), que pasado el tiempo adquiriría Baltasar Castellini en pública subasta (78).

Tampoco pudo, por tanto, llegar a conocer que por una real orden de 10 de septiembre de 1773

«el Rey ha venido en aprobar la fábrica del Cuartel de presidiarios y esclavos de ese Arsenal, en el paraje, y según el plano y perfiles propuestos por el Comandante general Carlos Reggio, que con esta fecha remito al actual interino don José de Rojas, y con algunas variaciones que propone el ingeniero general Francisco Gautier, con un informe, de que también le incluyo copia, pero quiere S. M. que antes de otras cosas se practique un prolijo examen del terreno en que se proyecta este edificio, para mas bien asegurarse de su calidad, y afianzar en los cimientos la solidez de la obra, lo cual verificado, se procederá a la consignación de los caudales que sean necesarios...» (79).

(74) Las astillas que entonces se recogían no bastaban ni con mucho para satisfacer esta necesidad. En enero de 1774 se hicieron 49 carretadas de gruesas y 120 de menuda. Además de estas, hubo 55 de aserrín y cepillo.

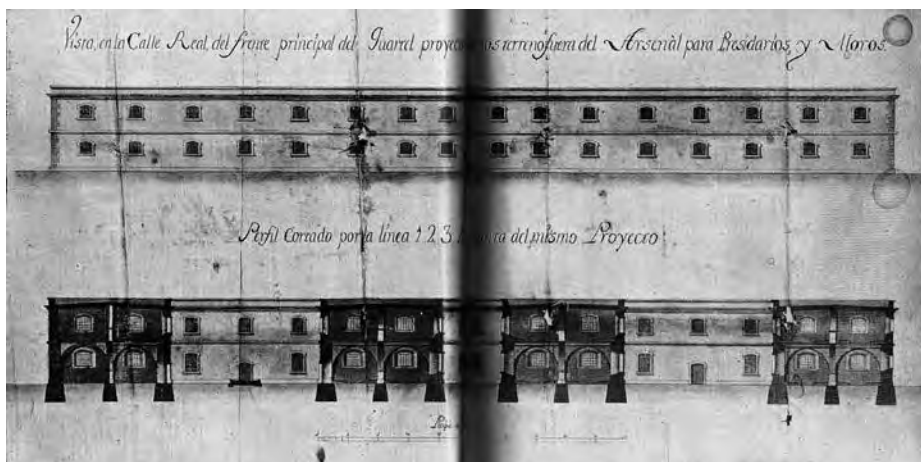
(75) Archivo General de la Región de Murcia, Not. 6064. El 29 de julio de 1773 otorgó testamento ante Agustín Carlos Roca.

(76) APSMGC, Libro de motes de entierros y fiestas, núm. 12 (1771-1779), ff. 77v y 78. El 3 de septiembre se cantó en el convento de las monjas recomendación, vigilia y misa por el Excmo. Sr. D. Carlos Reggio, todo con la música y todos los clérigos. El 4 y el 5 de septiembre se hizo lo propio.

(77) El teniente general Reggio estableció su residencia en esta ciudad, donde en las fincas que le fueron donadas por real orden de 11 de septiembre de 1762 edificó la casa adjunta al Hospitalillo, que servía de habitación a los capellanes del mismo.

(78) ANC, RGII rr, año 1774, sign. 2415,1.

(79) MEDIAVILLA SÁNCHEZ, José: *Las aguas de la Región Murciana*. Su construcción se costeó con los fondos dedicados al proyecto del arsenal. CHACÓN BULNES, José Manuel: «El cuartel de presidiarios y esclavos de Cartagena» (tesis doctoral), 2011. Se confirmó la opinión



Vistas en la calle Real del frente principal y perfil del cuartel proyectado en los terrenos fuera del arsenal para presidiarios y moros (archivo particular)

Queda pues para nuestro próximo trabajo, en el que trataremos de relatar el largo periodo en el que ejerció el mando militar y político del departamento y plaza el jefe de escuadra José de Rojas y Recaño Angulo (1773-1790), exponiendo cómo no obstante esta resolución de S.M., hasta los primeros días de 1785 no se dictó una nueva real orden que disponía que el Cuartel de Presidarios y Moros se hiciera dentro del arsenal, reconociéndose las ventajas de ello no solo por lo tocante al costo, sino también por la mayor ventilación, la mejor proporción de darles agua para su preciso aseo y la mayor seguridad y resguardo para el caso de algún levantamiento. El sitio elegido era el paraje o fosa de maderas a la parte del este de la dársena, junto a la batería de morteros, que estaba frente a la bocana del puerto. El nuevo edificio debería tener dos pisos, para su mejor ventilación, y había de fundarse sobre pilotaje. Estaría construido enteramente de ladrillo, a excepción de las guarniciones de las puertas y ventanas, que serían de piedra. Para comenzar la obra se consignaban dos millones de reales de vellón, ordenándose que se reuniera la junta del departamento para evacuar informe y que el ingeniero Vodopich hiciera nuevos planos y perfiles. El 1 de febrero del mismo año se reunió la junta, que por unanimidad consideró muy ventajosa la construcción del cuartel en el sitio propuesto (80).

de Vodopich ya que, al abrir la caja para los cimientos, se vio que había sitios donde a los tres pies de profundidad se encontraba agua, lo que dilató la ejecución del proyecto hasta resolver su emplazamiento definitivo. La real orden de 10 de septiembre de 1773 se discutió en las sucesivas juntas del departamento.

(80) «Recuerdos de otros tiempos. El Arsenal de Cartagena. El Cuartel de presidiarios (XVI)», en *El Porvenir*, 10 de julio de 1829.

Tampoco pudo Reggio hacer realidad la construcción de un nuevo lazareto que sustituyera al existente (81), ya inservible al tratarse de «una Hermita llamada San Julián distante de la ciudad cuatro tiros de fusil, situada en la falda de un Monte, con una pequeña Huerta, propia de los Religiosos Mercenarios (*sic*), con mui corta habitación, y sin las principales oficinas que se necesitan». Dicha cuestión, que se había suscitado algunos años atrás, se había demorado tanto por las exigencias que planteaban los hermanos Sambazart, — dueños del terreno necesario y del edificio allí existente, destinado a fábrica de jabón— como por estimar los informes realizados que la obra no correspondía a la inspección de Marina. El último de estos informes fue solicitado por Arriaga y realizado el 18 de febrero de 1773 por el comandante general interino del departamento de Ferrol, Manuel Antonio Flórez; el inspector general de almacenes, Pedro Castejón, y el ingeniero general Francisco Gautier, quienes, después de haber examinado el plano del edificio que se proponía, estimaron que «carece de gran parte» de los requisitos necesarios y es necesario «un ocular reconocimiento» de la situación de la obra. Y todo quedó pendiente de la visita de Gautier, para «proponer lo que más convenga, si sin embargo de no corresponder dicha obra a la Marina» se tuviese por conveniente (82).

Bibliografía adicional

- ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de: «La influencia de Duhamel du Monceau en la arquitectura naval del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, núm. 78, año 2002.
- ARÉVALO DEL RÍO, María José, y VALDÉS PEDAUYÉ, José María: «El cuartel de presidiarios y moros en los siglos XVIII y XIX», en *Cartagena Histórica*, núm 23, abril-junio 2008.
- ARNALDOS PÉREZ, Manuel: *Los jesuitas en el reino de Murcia (apuntes históricos)*. Inédito, ejemplar en la Biblioteca San Isidoro de Cartagena.
- BACALLAR Y SANNA, Vicente: *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, El Animoso*, t. II. Año de 1714.
- BARRIO GOZALO, Maximiliano: «La mano de obra esclava en el arsenal de Cartagena a mediados del Setecientos», en *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, núm. 17. Universidad de Valladolid, 1997.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la segunda mitad del siglo xx*. IZAR Construcciones Navales, S.A., Barcelona, 2004.
- CARO, Lucas: *Historia de Ceuta*. Ceuta, 1989.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*, t. VII (1759-1788). Madrid, 1895.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: «Origen e identificación de algunos modelos de barcos del Museo Naval», en *Revista de Historia Naval*, núm. 76, año 2002.
- GUARDIA, Ricardo de la: *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol, 1914.
- GUIMARAENS IGUAL, Guillermo: «El último hábito de la fortificación abaluartada. El fuerte de San Julián de Cartagena» (tesis doctoral). Valencia, 2007.
- PÉREZ CRESPO, María Teresa: *El Arsenal de Cartagena en el siglo xviii*. Madrid, 1992.
- PIÑERA RIVAS, Álvaro, y THIAL BOISIÈRE, Jacqueline: «La construcción naval en España durante el siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, núm. 79, año 2002.
- PORTOLÉS GARCÍA, Consuelo: «El cuartel de presidiarios y esclavos», en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2007.

(81) AGS, MPyD, XIII-56, Marina, leg. 722. Plano de un lazareto en la playa de San Julián, de la ciudad de Cartagena.

(82) *Ibidem*.

RUBIO PAREDES, José María: *La muralla de Carlos III en Cartagena*. Murcia, 1991.
SALA COLA, Amadeo: *Embajada de Marruecos (1766-1767). Exposición «El legado de Jorge Juan (1713-1773)»*. Murcia, 1999.

APÉNDICES

A continuación recogemos en apéndices la transcripción literal de algunos documentos citados en páginas anteriores, ya que consideramos tienen un gran interés. Asimismo, y en apéndice separado, relacionamos el personal destinado en la maestranza con sus incidencias.

Apéndice 1

Dos años después de fallecido el constructor Eduardo Bryant, el 28 de mayo de 1770 don Baltasar Castellini, que desde 1761 venía prestando servicios en Cartagena a la Marina como asentista o constructor de buques, con arreglo a planes distintos de los que luego se siguieron, ofreció a S.M. la construcción en este arsenal de dos navíos de línea de 70 cañones y dos fragatas de 32, mediante la proposición que transcribimos a continuación y que el 1 de junio de 1770 envió desde Aranjuez al comandante general del departamento para que en unión de don Juan Domingo de Medina y don Francisco Gautier lo reconociesen y después informasen.

Proposición

«Señor: Don Baltasar Castellini y Compañía, vecino de la ciudad de Génova y residente en esta Corte, P. A. L. R. P. de V. M. con el mas profundo rendimiento expone: Que mediante hallarse absuelto por V. M. de construir en el Real departamento de Cartagena el último buque de la contrata de su Compañía, que corría con el nombre de «Monticelli», cual debiera hacerse con arreglo a los planes antecedentes, y haberse por V. M. mandado que en lo sucesivo se ejecuten las construcciones de los navíos de la Real Armada bajo otro distinto método, por cuya Real determinación quedó el exponente sin arbitrio al cumplimiento. Y estando ahora inteligenciado que la misma quilla que se sentó por la Compañía del suplicante, desde el mes de abril del año pasado, con el nombre de don *Pedro de Alcántara (sic)*, podrá servir para construir con el citado nuevo método, deseoso de proseguir en el Real servicio de V.M., con el notorio celo que su Compañía lo ha acreditado en la construcción de los otros cinco, siendo del Real agrado de V.M., ofrece construir en el mismo Real departamento de Cartagena otros dos navíos de línea de setenta cañones, con dos fragatas de treinta y dos, todos ellos en rosca, bajo el nuevo método, con arreglo a los planes que por V. M. se disponga, y en cuanto al precio de los navíos y fragatas, serán los primeros en ciento treinta mil pesos a ciento veintiocho cuartos cada uno, y las fragatas, en pesos cincuenta y cinco mil, igualmente por cada una, y lo demás bajo las capitulaciones siguientes:

1º. Se obligará a entregar los dos navíos y las dos fragatas en el término de tres años, empezando desde el próximo 1771, debiendo ser, tanto los dos navíos como las dos fragatas, en rosca, los primeros de setenta y las segundas de treinta y dos cañones, cada dos ejecutadas sobre unas mismas dimensiones, planes y perfiles, construidas con madera de roble de la Italia, y pino en algunas partes de los altos de las obras muertas, si así se mandase por el Director principal, encoramentados y clavados de alto abajo con clavillas y clavos de hierro de buena calidad y el todo a satisfacción de dicho Director de construcción y demás maestros mayores.

2º. Que por el término de rosca se entienda los solos buques, en el mismo modo que se han ejecutado los otros cinco, por la misma Compañía del suplicante, ciñéndose para eso a la copia del repartimiento que V.M. mandó hacer en ocasión de la ultimación del navío «San Genaro», que fue el primero que se construyó por la Compañía del suplicante, cuya copia existe en aquella Real Contaduría de Cartagena.

3º. Que por el constructor, maestros mayores y demás ministros, tanto destinados a la sobreintendencia, como a los reconocimientos de las obras, se deberá proceder a dar las disposiciones correspondientes, como son las dimensiones del plan, apronto de los picaderos, limpiar las gradas y enfrente de ellas, achicar las aguas, hechura del aforo de madera y plomo, cuyas faenas serán de cuenta de S. M., en los tiempos oportunos y sin dilación que sea perjuicio a los intereses del asentista, el cual de ningún modo será de su obligación y si de cuenta de S.M. mandar custodiar en el arsenal, toda la obra ya hecha, de las desgracias de fuego u otro accidente que no sea motivado por falta del asentista.

4º. Que si en el discurso de las construcciones por los maestros mayores destinados por V.M. a la sobreintendencia de las obras, se dispusiere de hacer algunos trabajos o quitar algunas piezas de las ya hechas y puestas por su misma dirección o aconteciere otras variaciones no motivadas por el asentista, no se le podrá obligar a suplir tales gastos, cuyos últimos en tal caso se entiende sean de cuenta de V.M. o haciéndolos el suplicante, se le abonarán e lo que fueren valuados.

5º. Que en atención a que todos los materiales han de conducirse por mar, si acaso retardase extraordinariamente alguna embarcación cargada de ellos, en cuya consecuencia se encontrase el suplicante a faltar algunas piezas de madera, hierro u otro género, precisamente necesario para el proseguimiento de la construcción, se les facilitarán por los ministros de V.M., si los hubieren sin hacer falta al servicio de los repuestos del arsenal, con obligación de devolverlos, en la misma calidad y especie, o a pagarlos a el coste y costas que le tienen a la Real Hacienda.

6º. Que en caso de guerra entre V.M., y la Inglaterra u otra potencia marítima, a excepción de los moros, procurará el asentista rematar con la posible brevedad los buques que estén en grada, con tal se le abone en semejante caso un ocho por ciento más del precio establecido, esto es, sobre las datas que estuviesen para satisfacer después de la declaración, pero que si los enemigos con represarles las embarcaciones cargadas de materiales le quitasen los medios de poder proseguir, no se le podrá precisar al cumplimiento, en cuyo caso, se rematará de cuenta de la Real Hacienda, abonando al asentista lo que por los facultativos se valuse la obra ya hecha.

7º. Que siendo necesario para la construcción de cuatro buques de tanta magnitud, prevenir con anticipación todos los materiales necesarios para conservación de ellos y curación de maderas, se deberán franquear en el distrito de aquel arsenal al suplicante, los almacenes, diques y cubiertas correspondientes, como asimismo algunos toldos para garantir los buques del sol, prosiguiéndose como se ha ejecu-

tado en el anterior asiento a facilitar por V.M. todos los días laborables, cincuenta calcetas al suplicante para el desembarque y arrastre de las maderas, cuyas, como el hierro y demás materiales y utensilios que quedasen por cuenta del suplicante al cesar de las construcciones, se recibirán por la Real Hacienda; los unos, a los precios que fuesen valuados, y los otros a los que en aquel tiempo fueren establecidos con los asentistas de aquellos artículos, permitiéndose de los demás inútil se extracción por fuera del reino, franca y libre de todos derechos.

8º. Que todos los materiales que se necesiten para el fin de dichas construcciones, (sin ninguna excepción) todos serán francos y libres de derechos y las embarcaciones que los conduzcan serán exentas de Capitania de Puerto, ancoraje y demás, como las empleadas en el Real servicio, y el suplicante, su apoderado y ministros, gozaran el fuero de Marina, mientras sirvieren en este encargo.

9º. Que el suplicante anticipará todos los gastos que se causaren en la corta, labra, acarreo y conducción de maderas y demás desde Italia hasta el puerto de Cartagena, cuyos, son de bastante consideración, no solicitando con todo esto ninguna anticipación, sino que el pago de cada buque se arregle en la forma siguiente: Una tercera parte del importe de cada buque, tanto navío como fragata, al imponer su quilla. Otra tercera, llegando a poner los baos de la primera cubierta, y la otra tercera y última, al remate y entrega de cada buque, previniéndose que el pago de dichos tercios se le deba señalar sobre la Tesorería de rentas generales en Madrid, en buena moneda de plata u oro, y sin dilación.

10º. Que en consideración a la precisa ocurrencia de gastos fuera del reino, para costear todos los materiales y pagar los fletes, se permitirá al suplicante extraer en especie dinero, libre de derechos, un tercio del importe de cada buque, aunque importe mucho más de lo que se ha de conducir de dominios extraños, por cuya extracción se les darán los correspondientes superiores permisos, y en Cartagena por el intendente general de Marina, la certificación o sea recibo, según que se vaya entregando cada buque, a fin de que con este documento pueda hacer constar el desempeño de esta obligación, que una vez estipulada y pasado el término fijado por la ley, será precisa condición no se pueda contar ni admitir otra baja que la cuarto.

Confía el suplicante, que las condiciones de este pliego merezcan la Real aprobación de V.M., considerándolas de muchísima ventaja a su Real Hacienda, por ser a todo cuanto ha podido exportarse en servicio de V.M., con el notorio celo que su compañía lo ha acreditado en el desempeño de todos los asuntos de Marina, en que desde el año 61 a esta parte, ha tenido el honor de servirle, esperando que V. M. se dignará tener presente las ventajas que en el otro asiento de construcción ha producido a su Real Hacienda, a costa de los propios intereses, como consta a los Jefes de aquel Real departamento de Cartagena, estando pronto a dar fianza abonada para el cumplimiento, esperando se dignará determinar con la posible brevedad lo que fuere del Real agrado de V.M., cuya vida guarde Dios.- Madrid, 26 de mayo de 1770.- Baltasar Castellini».

Informe

«Cartagena 26 de junio de 1770.- Excmo. señor Bailio frey don Julián de Arriaga. = Muy señor mío: Habiendo conferenciado con este Intendente don Juan Domingo de Medina y el Director general de construcción, don Francisco Gautier, acerca del pliego presentado a S.M. por don Baltasar Castellini y Compañía, comprensivo de un nuevo asiento de dos navíos de setenta y dos

fragatas de treinta y dos, que proponen fabricar en los Astilleros de este arsenal, y que me dirigió V. E. con carta de l del corriente, examinado con toda atención y cotejo a la anterior contrata de los propios asentistas, hemos convenido acordes, en que son crecidos los precios que ponen de ciento treinta mil pesos a cada uno de los primeros y cincuenta y cinco mil a cada fragata. Respecto de que en aquella sólo se les dieron ciento veinte mil por cada uno de tres de ochenta y dos de setenta y que los de ahora han de construirse bajo el nuevo sistema, cuyos claros ahorran porción de madera y jornales, pues aunque se quejan de las pérdidas que tuvieron en los primeros de los cinco, no experimentadas en los últimos, se evidencia que pudieron no haber sufrido tal perjuicio en aquellos, por lo que así, para que reciba de el (*sic*) Rey una recompensa competente a el servicio a que se prestan, como para asegurar se empeñen mejor a hacerle completo con el surtimiento de materiales de la más excelente calidad, nos parece poderse acordarles ciento veinticinco mil pesos por cada navío y cuarenta y dos mil por cada fragata, construyéndose estas de roble en los propios términos que los navíos, bien entendido que hayan de servirse de la Maestranza nacional, por lo que importa a su entretenimiento a que indispensablemente debe atenderse sin arbitrio de traer la extranjera, pero como me hago cargo de que si los asentistas se han servido antecedentemente de esta, transportándola aquí a costa de crecidos dispendios lo han efectuado forzados del perjuicio que les originaba la morosidad de la nuestra en el trabajo, para que no le experimenten en lo sucesivo, hallo preciso el que supuesto haya de emplearse bajo el mismo jornal asignado a cada individuo en las obras del Rey, sean árbitros aquello de despedir a el que no cumpliera con su obligación, celándola por los contra maestres y demás cabos dependientes suyos, que les será permitido tener para cuidar de sus intereses, y que con mayor vigilancia, aún si cabe, atiendan al propio objeto los ayudantes de construcción, contra maestres y maestros mayores del Rey, para que por su Jefe se excluya de todo servicio a los de tan mala calidad, pues no ha de entenderse a los inútiles el cumplimiento de este pacto, sí sólo a los que honradamente comprenden el jornal con la fatiga que deben, sin el concepto de que es ley rigurosa para el asiento, no habiendo de servirse de otros.

Con este preliminar advertimos sobre los diez artículos que contiene el pliego, al primero, no poderse empezar la construcción el año próximo de 71, porque haciéndose el corte de maderas últimos del presente, el tiempo que deben perseverar con la corteza, a fin de henderse menos a la labra, y su cura en las balsas de agua y tinglados de ventilación, no lo permiten hasta principios del año de 72, y que el pino que se emplee, sea doncel, de Rumania, y a falta de este otro de igual buena calidad, y atendiendo a este principal punto, como base de las buenas o maleas resultas del servicio a que se aspira, opinaría yo se destinasen, un oficial, un contra maestre de construcción y un carpintero de experiencia, para que intervengan así en que el corte se haga por los meses de diciembre y enero, como que sea en los bosques de mayor estimación, y de árboles no viejos, que ya han perdido su vigor, ni los criados en pantanos, donde abundan los de la temible especie de cherno, que se confunde con el roble, sin que esto varíe en nada el reconocimiento posterior de piezas que ha de hacerse aquí, para su recibo o exclusión, pues sólo tiende a asegurar el acuerdo, precaviendo los arbitrios de todo asentista en proveerse de lo más fácil y cómodo a costa de la calidad, en cuyo entero examen cabe sin duda alguna error, siendo imposible ya cuadrada la pieza el de la edad. En que principalmente consiste su más o menos duración.

Al segundo y tercero, que para evitar toda disputa de cómo debe entenderse el navío en rosca y las obras que en él son de cuenta de S.M., se haya de estar literalmente a la Real Orden de 10 de junio de 1766, que ha sido la norma del asiento anterior.

Al cuarto, que sea de cuenta del Rey sólo el reemplazo de las piezas que se inutilicen por yerro a su labra, pero no el de las que en ella o después de colocadas se reconociesen dañadas.

Al quinto, que respecto a la importancia de que estén acopiados todos los materiales precisos para cada navío y fragata, antes de dar principio a su fábrica, sólo para en caso de guerra puede acordarse lo que piden en él los asentistas.

Al sexto, que no hay inconveniente en que S.M. se adhiera a lo que proponen.

Al séptimo y octavo, que pueden dárseles los mismos auxilios que les fueron acordados en su contrata anterior, como también las franquicias y fuero que por ella han gozado.

Al noveno, que aunque piden el pago de cada buque por tercios, en los propios términos de el (*sic*) asiento antecedente, para que no declamen imposibilidad de acopiar todos sus materiales antes de dar principio a construirle, se les asigne en los propios tres plazos: la mitad al sentar la quilla, una cuarta parte al poner los baos de la primera cubierta, y la restante cuando se reciba por S.M. el buque enteramente concluido, con la cual ventajosa distribución no aleguen excusa ni perjuicios en la previa colección de materiales, de que pende puedan cumplimentar su empeño en el término prevenido y no con la morosidad del anterior, en que obligados a finalizar cada navío al año de puesta su quilla, y lo mismo si se hicieran dos a un tiempo, no lo han verificado hasta los veinte y más meses, de suerte que con dos gradas a su disposición sólo han construido cinco en seis años, y después de este tiempo, aún les faltaba mucha madera principal para el último, de que el Rey se dignó relevarles.

Y al décimo y postrero, que parece equitativa la exención de derechos que piden para la extracción de la tercera parte del importe de cada buque, respecto a ser circunstancia que no puedan usar de madera de estos reinos.

Bajo las cuales condiciones y estándose en lo no expreso en ellas a lo mismo antes establecido, concibo redundará al Rey, sin quiebra de la otra parte, un importante servicio, de que se emprenda la construcción propuesta de dos navíos de setenta, y dos fragatas de treinta y dos, que nunca estarían a precios tan cómodos fabricándose de cuenta de la Real Hacienda, y lo hago presente a V.E. separadamente como me lo tiene prevenido, devolviendo adjunto el pliego original del referido don Baltasar Castellini, a fin de que V. E. pueda elevarlo a la Soberana comprensión de S.M. para la resolución que fuere de su Real agrado.

Nuestro Señor guarde a V.E. muchos años como deseo. = Carlos Reggio».

Resumen

El cálculo que se hizo de lo que podía costar una fragata de 32 cañones, construida con madera de roble y pino, por asiento, en el Real Arsenal de Cartagena, en la forma que ofrecía Castellini, dio el siguiente resultado:

— Cinco mil codos de madera de roble, calculado uno con otro en segunda clase, al precio de reales de vellón ochenta y medio, que es a lo mismo que la paga S.M. al asentista... 402.500 reales de vellón Mil codos de madera de pino, al precio de cincuenta y seis reales de vellón cada uno, que es a lo mismo que viene a salir al Rey, el que llaman pino de la tierra	56.000 reales de vellón
— Seiscientos quintales de clavazón de todas las medidas, a razón de cien reales de vellón el quintal.....	60.000 reales de vellón
— Seiscientos quintales de hierro labrado, comprendido el primer coste y la labra y merma en el arsenal, a razón de ciento quince reales de vellón el quintal	69.000 reales de vellón
— Cincuenta quintales de estopa blanca, a ochenta y cinco reales vellón el quintal	4.250 reales de vellón
— Cincuenta quintales de negra, a ochenta reales vellón cada uno	4.000 reales de vellón
— Brea, alquitrán y sebo	7.000 reales de vellón
— Plomo para los imbornales	4.000 reales de vellón
— Dos mil tablas del Norte para las obras de carpintería de blanco, a reales vellón nueve y medio cada una	19.000 reales de vellón
— Mano de obra de carpinteros de ribera, calafates, carpinteros en blanco y peones.....	3.000 reales de vellón
— Pintura.....	160.000 reales de vellón
— Gastos de oficiales y otros impensados	60.000 reales de vellón
Reales vellón.....	848.750
Que a quince por peso fuerte, equivalen a Pesos	56.583,3

y ya hemos visto que Castellini ofrecía hacerlas a razón de 55.000 cada una, habiendo resultado el coste de la nombrada *Santa Rosalía*, en rosca, en 43.862 pesos, que se distribuyen como sigue:

Por seis mil cocos de madera de roble y pino....	20.000 pesos de 15 reales
Por seiscientos quintales de hierro.....	4.000
De estopa, brea, grasa y betún	2.000
Por los jornales de todas clases.....	17.862
Total.....	43.862

Esta fragata tenía de clara, de plan a plan, cuatro pies españoles, y en el barraganete, seis; en las mesas de guarnición, desde la cinta hasta arriba, todo macizado de madera; el entrepuente estaba fortificado como si hubiese de montar artillería.

Sus dimensiones eran:

Eslora	72 codos 2 pulgadas
Quilla.....	61 codos
Manga.....	17 codos 3 pulgadas
Plan.....	3 codos 6 pulgadas

Puntal	5 codos 17 pulgadas
Toneladas.....	472

FUENTE: MEDIAVILLA SÁNCHEZ, José: *Las aguas de la Región Murciana, en relación con los antecedentes históricos de los abastecimientos de la ciudad y Campos de Cartagena, Base Naval y Puerto, y otros aprovechamientos de las mismas*, t. III. Cartagena, 1929, pp. 230-242.

Apéndice 2

Personal destinado en la maestranza del departamento marítimo de Cartagena (1762-1779)

D. Manuel Travieso

Siendo teniente de navío vino destinado a este departamento por real orden de 19 de junio de 1761 y quedó embarcado en el navío *Firme*, pero a causa de enfermedad hubo de desembarcar y permanecer restableciendo su salud durante cuatro meses en las inmediaciones de Murcia. Por Real Orden de 16 de abril de 1762 es aprobado su nombramiento como teniente de Maestranza, para sustituir a Pedro Juan Sierra, y por otra real orden de 1 de junio del mismo año se le destina como capitán de Maestranza interino. Por real patente de 7 de febrero de 1763 se le confiere el grado de capitán de fragata y el empleo en propiedad de capitán de maestranza del departamento de Cartagena, desempeñándolo hasta el 27 de julio de 1772.

D. Manuel Antonio Sequeiro

Desembarcado como alférez de navío del jabeque *Vigilante*, el 18 de enero de 1873 fue nombrado como segundo del capitán de maestranza, en lugar del teniente de fragata José Montes de Oca.

D. José de Miranda

Por orden del comandante general, atendiendo a órdenes superiores, el 25 de noviembre de 1762 se destina a este alférez de navío para que asista a la construcción de navíos y demás embarcaciones en calidad de asistente del constructor, con superioridad a maestros y calafates.

Oficiales mayores

D. Eduardo Bryant

Es constructor de la Armada y ayudante de capitán de Maestranza en este departamento. Por real orden de 11 de julio de 1766 se le concedió el

grado de capitán de fragata. Falleció el 28 de abril de 1768 a consecuencia del golpe recibido en la mañana del día anterior durante la faena de varar la fragata *Mahona*, del emperador de Marruecos, que debía carenarse en las nuevas gradas de este arsenal y al día siguiente fue enterrado en San Agustín.

Constructor de jabeques

Juan del Real

Desempeña este empleo por real orden de 30 de julio 1752. Actualmente se encuentra destinado en Mallorca para asistir en aquella provincia en la visita de montes del reino, regresando el 9 de julio de 1762. Asistió al corte de maderas para el servicio de la artillería del Ejército de 22 de enero a 10 de febrero de 1766. Fue comisionado para el corte y labra de maderas de pino en la isla de Mallorca para la construcción de jabeques que desempeño de 3 de diciembre de 1766 a 18 de octubre de 1771. De primeros de enero de 1775 a 13 de septiembre de 1778 fue comisionado para asistir en Mallorca a las visitas de montes.

Bartolomé Lluy

Desempeña este empleo por real orden de 10 de julio de 1752. Falleció en Cartagena el 12 de enero de 1773 y al día siguiente fue enterrado en Santa María de Gracia.

Ayudantes de construcción

José del Águila

Ascendió a este empleo por real orden de 11 de julio de 1755. Estuvo comisionado en el Real Sitio de Aranjuez por real orden de 12 de diciembre de 1761 y regresó el 30 de abril de 1762. Falleció en Cartagena el 16 de julio de 1775 y al día siguiente fue enterrado en el Carmen.

Guillermo Turner

Procedente del departamento de Ferrol, fue destinado al de Cartagena por real orden de 28 de abril de 1766, para que sirva a las órdenes de don Eduardo Bryant. Fue nombrado sustituto interino de Bryant a su muerte. Se le concedió el grado de alférez de fragata por real nombramiento de 19 de diciembre de 1776.

D. Thomas Bryant

Era delineador de construcción y estaba graduado de alférez de fragata por real orden de 29 de enero de 1765, ascendiendo a ayudante de construcción por real orden de 11 de junio de 1768, continuando en su destino en la fábrica de carenas y bajeles, para que se perfeccione en su facultad al lado de quien las dirija. Por real orden de 11 de septiembre de 1772 pasó destinado al departamento de Cádiz y regresó a este departamento de Cartagena por real orden de 2 de agosto de 1774, pasando a la lista de ingenieros de Marina el 3 de octubre de 1774.

D. Manuel Salomón

Por real orden de 25 de mayo de 1770 se le confiere este empleo y se le ordena pase del departamento de Ferrol, donde se encontraba de meritorio agregado a la construcción, sin sueldo, al de Cartagena, quedando a las órdenes del director general de construcciones y carenas. Por real orden de 17 de septiembre de 1772 se le promueve al empleo de alférez de fragata y ayudante de ingeniero de Marina. Por real orden de 2 de agosto de 1774 pasa destinado al departamento de Ferrol.

D. Alonso del Águila

Era contraamaestre de construcción y por real orden de 7 de julio de 1775 se le confirió el empleo de ayudante de construcción, desempeñando comisiones del servicio en el Real Sitio de Aranjuez.

D. Jacinto Palleschi

Desde el 15 de octubre de 1766 asiste a las órdenes del constructor de este departamento, y habiendo acreditado habilidad en la delineación y el dibujo, es nombrado delineador de construcción el 23 de diciembre, quedando confirmado en dicho empleo el 7 de mayo de 1767. Por real orden de 6 de diciembre de 1776 se le concedió el grado de alférez de fragata.

Delineador

D. Mauricio Oconnell

Es delineador de construcción y desempeña este empleo destinado en el arsenal desde el 1 de octubre de 1764. Por orden de 7 de mayo de 1767 se ordena pase al departamento de Cádiz para servir en el mismo empleo.

D. José de Lavaña y Mula

Era carpintero de ribera en el arsenal de Cartagena y desde el 9 de abril de 1765 desempeña este empleo. Por real despacho de 9 de mayo se le confiere el grado de alférez de fragata y desempeña el destino de sobrestante de carenas. Murió en Cartagena el 13 de noviembre de 1768 y fue enterrado en el convento de San Francisco.

Contramaestres de construcción

Miguel de Aizpur(r)ua y Echebeste

Desempeña este cometido por real orden de 26 de mayo de 1752. Murió en Cartagena el 5 de abril de 1771, de enfermedad natural, y al día siguiente fue enterrado en Santo Domingo.

Ramón Llompарт

Desempeña este cometido por real orden de 10 de febrero de 1753.

Bernardo Muñoz

Desempeña este cometido por real orden de 24 de noviembre de 1753. Desempeñó comisión de servicio empleado en el corte, labra y conducción de maderas de pino en los montes de Cuenca, por real orden de 6 de septiembre de 1760, hasta 1 de julio de 1763, e igualmente de 1 de agosto de 1765 a 6 de mayo de 1766. Por decreto del intendente del departamento de 27 de julio de 1767 fue comisionado para el señalamiento de árboles que deben cortarse en el obispado de Cuenca para montajes de artillería del Ejército, desempeñándola hasta el 3 de noviembre de 1767. E igualmente fue comisionado por real orden de 12 de noviembre de 1768 para el reconocimiento de las presas de los ríos Cabriel y Júcar, desempeñándola hasta el 14 de abril de 1769. Por reales órdenes de 13 de febrero y 8 de junio de 1770 fue destinado en comisión a La Habana para construir cuatro betas para la limpia del canal de Bocachica de aquel puerto, para lo cual embarcó en el navío *Triunfante* el 15 de junio, restituyéndose a este departamento el 18 de febrero de 1777.

Manuel del Águila

Desempeña este cometido por real orden de 16 de enero de 1754. Por real orden de 27 de abril de 1762 fue comisionado para la construcción de barcas para el Ejército en Zamora, desempeñándola hasta el 20 de enero de 1763. Por real orden de 24 de octubre de 1763 fue comisionado para la corta de madera en los montes de Cataluña, desempeñándola hasta el 23 de enero de 1764.

Pablo Villar

Desempeña este cometido por real orden de 1 de agosto de 1754. Desde abril de 1759 se encuentra comisionado para el reconocimiento de los robles más a propósito para la construcción de los navíos de 70 cañones y carenas, en los montes de Segura de la Sierra, gobernación de Morella y principado de Cataluña. Pasó a los montes de Cataluña el 24 de octubre de 1774.

Domingo Pallarés

Era primer maestro de carpinteros de ribera de los diques de carena de este arsenal, y por real orden de 16 de diciembre de 1766 fue ascendido a contramaestre de construcción. Por real orden de 11 de agosto de 1769 fue destinado en comisión al departamento de Ferrol y regresó a este departamento el 15 de mayo de 1770. El 31 de julio de 1772 fue comisionado para componer caminos en los montes de Cuenca, desempeñándola hasta el 23 de septiembre de 1772.

Juan Manuel de Manterola

Por real orden de 27 de abril de 1770 fue destinado a este departamento marítimo procedente del de Ferrol. Por real orden de 29 de noviembre de 1771 fue comisionado para el reconocimiento de los montes de Cuenca, desempeñándola hasta el 6 de enero de 1772, y por real orden de 2 de agosto de 1774 fue destinado al departamento de Ferrol.

Antonio Muñoz

Era maestro mayor de carpinteros de ribera y por decreto del ingeniero general de Marina de 6 de septiembre de 1771 fue nombrado para servir en este empleo.

Joseph Chorat

Era segundo maestro de ribera de los diques de carena desde 1761 y fue promovido a maestro primero de diques por real orden de 9 de agosto de 1767, siendo nombrado por decreto de 6 de septiembre de 1771 del ingeniero general de Marina para servir en este empleo. De 23 de junio de 1773 a 1 de julio de 1774 desempeñó comisión en los montes de Aragón.

Ayudante de contramaestre

Jayme Cantellopis

Era capataz de botes y lanchas y fue nombrado para servir en este empleo por decreto de 6 de septiembre de 1771.

Alfonso del Águila

Era capataz de carpinteros de ribera y, en atención al desempeño con que trabajó en Aranjuez en las obras de Marina, fue nombrado por el ingeniero general para servir en este empleo por real orden de 10 de marzo de 1772.

Maestros mayores

José Maltés

De arboladura.

Juan Pinzón

De arboladura, destinado en Tortosa.

Domingo Liambre

De calafatería.

Alonso Payan

De calafatería.

D. Bernardo Barriolo

De anclas. Falleció en Cartagena el 10 de noviembre de 1768 y fue enterrado al día siguiente en el Carmen.

Antonio Barriolo

De Herrerías.

Francisco Gallardo

De armeros. Nombrado para servir en este empleo por decreto de 7 de mayo de 1762. Falleció en Cartagena el 22 de febrero de 1768 y fue enterrado al día siguiente en San Francisco.

Francisco Cortés

De bombas para naos. Falleció en Cartagena el 3 de octubre de 1768 y fue enterrado al día siguiente en San Agustín.

Juan Victorino

De carpintero de lo blanco.

José Ganga

De escultura. Falleció en Cartagena el 10 de enero de 1767 y fue enterrado al día siguiente en San José.

Bartolomé Minguet

De velas por real orden de 16 de agosto de 1762.

Francisco García

De farolería por decreto del intendente de 15 de mayo de 1764. Falleció en Cartagena el 24 de julio de 1765 y fue enterrado en Santa María de Gracia.

Francisco Gil

Era capataz primero de calafates y fue promovido a este empleo por orden del ingeniero general de 6 de septiembre de 1771.

Manuel de la Vena

De escultura por real orden de 23 de enero de 1767.

Juan Viña

De escultura por real orden de 14 de diciembre de 1770, para que sirva de interino mientras para que experimente y acredite su conducta.

Pedro Aycardo

De barrenar bombas. Era capataz de la cuadrilla 11.^a de carpinteros de ribera y fue nombrado para servir en este empleo por decreto del intendente de 13 de octubre de 1768.

Alonso Gallardo

De armero. Era primer capataz de armeros de este arsenal y en 6 de marzo de 1769 fue promovido a este empleo en atención a su dilatado mérito de diecinueve años, consecuente a decreto del intendente del departamento. Murió en Cartagena de enfermedad natural el 9 de mayo de 1776 y fue enterrado al día siguiente en el Carmen.

Antonio García

De farolería. Era farolero y fue nombrado para servir en este empleo por decreto del intendente de 3 de octubre de 1765.

Antonio Delgado

De bombas de apagar incendios, nombrado por decreto del intendente de 1 de febrero de 1766.

Cristóbal López

De carros, carretas y trincavales y cureñas, nombrado por decreto del intendente de 12 de marzo de 1766.

José Sánchez Pallarés

De motonería y tornero, nombrado por decreto del intendente de 22 de agosto de 1766, para administrar desde esta fecha por cuenta de la Real Hacienda la obra de este tipo que estaba por asiento.

Jaime o Diego Pepper

Maestro mayor de carpintería de lo blanco, destinado a este departamento procedente del de Ferrol por real orden de 28 de abril de 1766. Por real orden de 27 de junio de 1771 le concedió S.M. licencia para retirarse del real servicio...

Juan Félix Lizur

Era primer capataz de la cuadrilla de sueltos y por real orden de 13 de junio de 1768 se le confirió el empleo de segundo maestro de diques de carenas.

Joseph Hernández

Por decreto de 1 de mayo de 1771 del intendente del departamento fue nombrado maestro farolero interino y ceso el 9 de julio.

Contramaestres del arsenal

Manuel Pérez

Alférez de fragata graduado.

Francisco González

Es 1.^{er} contra maestre y por real orden de 25 de agosto de 1766 se le concedió el empleo de alférez de fragata graduado. Falleció en Cartagena el 14 de mayo de 1773 y fue enterrado al día siguiente en San Diego.

Marcos Vell

Falleció en Cartagena el 14 de mayo de 1762 y al día siguiente fue enterrado en Santo Domingo.

Jaime Tuy

Es 1.^{er} contra maestre y falleció en Cartagena el 17 de enero de 1768 siendo enterrado al día siguiente en San Agustín.

Rafael Pradell

Es contra maestre inválido y está agregado al parque de las obras. Por decreto de 25 de abril de 1763 del intendente del departamento es destinado al almacén de lo excluido.

José Bázquez

Desde el 22 de junio de 1764 era 2.^o contra maestre y estaba empleado como guardián del arsenal. El 10 de febrero de 1768 ascendió a 1.^{er} contra maestre. Falleció en Cartagena el 29 de agosto de 1768 y fue enterrado al día siguiente en Santo Domingo.

Antonio Fernández de Medina

Era guardián del arsenal y se le concedió este empleo por decreto del intendente del departamento de 10 de junio de 1766. A consecuencia de un golpe recibido en los diques, falleció el 7 de mayo de 1768 y fue enterrado en Santa María de Gracia.

José Santos Jiménez

Era capataz de una de las cuadrillas de peones del astillero y por decreto de 25 de mayo de 1768 del intendente del departamento se le concedió este empleo. Falleció en el Real Hospital el 1 de noviembre de 1775 y al día siguiente fue enterrado en Santa María de Gracia.

Miguel Comenche

Era 1.^{er} contraamaestre de navíos en bajeles desarmados por real orden de 17 de febrero de 1761. Por real orden de 27 de noviembre de 1770 es nombrado contraamaestre del arsenal.

Ignacio Roche

Era 1.^{er} contraamaestre de navíos y por orden de 1 de agosto de 1772 del comandante general del departamento es nombrado contraamaestre de recorridas.

Antonio Ruiz Roque

Por Orden de 19 de mayo de 1773 del comandante general del departamento es nombrado 2.^o contraamaestre

Gerónimo de Murcia

Era guardián del arsenal desde el 1 de agosto de 1772. Por orden de 6 de octubre de 1773 del comandante general del departamento es nombrado 2.^o contraamaestre

Antonio Romero

Por orden de 6 de octubre de 1773 del comandante general del departamento es nombrado 2.^o contraamaestre.

Guardianes del arsenal

Antonio Mercader

Falleció en Cartagena el 7 de febrero de 1765 y al día siguiente fue enterrado en Santa María de Gracia.

Antonio Román

Directores de fábrica

D. Agustín de Urrutia

Era maestro mayor de la de jarcia. Y se encontraba comisionado en Cádiz para perfeccionar la fábrica de aquel departamento, regresando en marzo de

1762. Falleció en Cartagena el 21 de octubre de 1766 y al día siguiente fue enterrado en la iglesia de San Agustín.

Leandro Hortiz

Era maestro de la de jarcia con carácter interino y por real orden de 26 de febrero de 1770 se le concedió este empleo en propiedad.

D. Juan Bujó

Era maestro mayor de la de jarcia. Por real orden de 4 de diciembre de 1765 se le concedió pensión por inválido y permiso como jubilado para residir en Barcelona.

Guillermo Clarck

De la de jarcia. Fue despedido del servicio por real orden de 7 de julio de 1762, pasando a residir en Murcia. El 1 de febrero de 1768 pasó a jubilado.

D. Carlos Sanz y Vicens

Era maestro mayor de la de lonas desde 1 de octubre de 1750 y ejerce su dirección. Falleció en Cartagena, de muerte natural, el 11 de diciembre de 1769 y fue enterrado en el Carmen.

Juan Baptista Alcoy

Era capataz de la de lonas en clase de rastrillador y por real orden de 9 de enero de 1770 fue promovido a director de ellas.

Alfonso Mellado

Era maestro mayor de la de lanas, de la que fue director. Falleció en Cartagena el 8 de enero de 1776 y fue enterrado al día siguiente en San José.

FUENTE: Archivo Naval de Cartagena, PIA, M.1; PII, L.1; M-VII, A-L.1

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado). *MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998 *LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98. ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998. *VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENTO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOROCCIDENTALES*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA EN FILIPINAS*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA*
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NOROCCIDENTAL*
- 71.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA*
- 72.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN*
- 73.—LII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LA ARMADA*
- 74.—LIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *D. ANTONIO DE ULLOA*
- 75.—LIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *III CENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE CABALLEROS GUARDIAS MARINAS*

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚM. SUELTOS

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID

Teléf.: 91 312 44 27
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

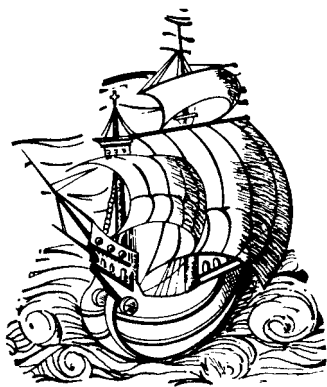
A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.



Suplemento núm. 26 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 139 de 2017

