

ADJUDICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE NAVÍOS DE GUERRA PARA LA ARMADA REAL EN EL SIGLO XVIII

Eduardo BRYANT ALBA
General de División (2.^a R)
Intendencia del Aire

Resumen

Usando como ejemplo el asiento suscrito en 1763, entre la Corona y José de Marcenaro para la construcción de seis navíos, este trabajo muestra la diferencia entre algunas de las normas vigentes en el siglo XVIII y las que rigen en la actualidad la adjudicación y contratación de buques para la Armada española.

Palabras clave: construcción naval, navío *Velasco*, asientos.

LA similitud de algunas de las condiciones que regían para la adjudicación y construcción de navíos hace más de 250 años con las vigentes a día de hoy resulta verdaderamente sorprendente, así como, por el contrario, la gran diferencia de otras. Las coincidencias son obligadas: precio, plazo de entrega, forma de pago y publicidad son condiciones intemporales exigibles en todo contrato de construcción, mientras que las diferencias vienen impuestas por los avances tecnológicos y de los sistemas de información.

Valga como ejemplo de lo expuesto este asiento (1) firmado para la construcción de seis navíos destinados a la Armada Real en el arsenal de Cartagena en 1763.

Se inicia la adjudicación públicamente con la declaración, ante el escribano de su majestad y de Marina, de don José Marcenaro, natural y vecino de Géno-

(1) El Diccionario de la Real Academia Española, en la décima novena acepción del término *asiento*, define este como «contrato u obligación que se hace para proveer de dinero, víveres o género a un ejército, un asilo, etc».



Modelo de arsenal del navío *Velasco* (a) *San Luis* (1764-1797). Museo Naval de Madrid, núm. inv. 916

va, el cual manifiesta que, de acuerdo con las reales órdenes de su majestad comunicadas por don Julián de Arriaga —quien había sucedido como ministro de Marina al marqués de la Ensenada tras el destierro de este—, «ha tratado, convenido y ajustado» con el comandante general y el intendente general del departamento marítimo de Cartagena la construcción y fabricación de seis navíos para la Real Armada, tres de 80 cañones y los otros tres de setenta, al precio de 120.000 pesos (2) cada uno, en rosca (esto es, sin arboladura), y por ello se compromete «a su ejecución en el tiempo y las condiciones que se citan a continuación». Las principales eran:

«Que se deberán construir los seis navíos en el Arsenal de Cartagena, bajo la dirección del constructor D. Eduardo Bryant, maestros mayores y Maestranza, ciñéndose precisamente a las reglas que diere el mismo constructor y la aprobación por éste de las maderas, clavazón, hierro y demás géneros que se necesiten. Estos materiales podrán ser facilitados por la Maestranza o traídos del extranjero, según le convenga, viajando por su cuenta y riesgo».

»Se le facilitarán almacenes y cubiertas para la conservación de los materiales y fragua adecuada a la magnitud de las obras y, para desembarcar y apilar de forma adecuada, se utilizarán los «moros, presidiarios y peones del arsenal». Para evitar dificultades con esta clase de gentes se limitan su número a cincuenta, con sus respectivos capataces. Asimismo, al final de las condiciones exigidas se insiste en que todas las piezas tendrán las medidas que le diere el citado constructor, sin que pueda el adjudicatario variar cosa alguna, pues todo debe ser bajo la dirección y satisfacción del constructor y maestros mayores del Arsenal».

Así pues, se asignaba al constructor la más amplia dirección y supervisión de la obra, lo que implica darle adicionalmente la máxima responsabilidad en el éxito o fracaso de los resultados, siendo el adjudicatario mero ejecutor de las órdenes que recibía.

(2) 1 peso = 15 reales de vellón.

ADJUDICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE NAVÍOS DE GUERRA PARA LA ARMADA...

Como se mencionaba antes, se fijan también las condiciones de plazo, precio, forma de pago, fianza y publicidad del contrato:

- Se fija el plazo de cuatro meses para empezar la construcción contados a partir de la aprobación del contrato y el plazo de un año para tenerlo concluido.
- El precio ya citado de 120.000 pesos en rosca, en total, 720.000 pesos.
- Se estipula la forma de pago, que será en tres plazos iguales para cada barco, el primero inmediatamente que se ponga la quilla, el segundo cuando esté puesta la primera cubierta y el tercero cuando esté concluido el navío para su entrega de conformidad con todas las condiciones fijadas.
- No se fija cantidad monetaria para la fianza, sino que el postor y sus socios responderán con todos su bienes, «habidos y por haber», del cumplimiento de las condiciones del contrato; además, se exige el afianzamiento de ellos por una compañía de sólido prestigio que garantice ante la Real Hacienda todos los daños y perjuicios que por su causa se ocasionen. La designada fue la de don Carlos María Marracci. La fianza fijada, por tanto, es una fianza solidaria.
- De acuerdo con las leyes en vigor se pregonó durante veinticinco días útiles el próximo primer remate de este contrato, detallándose todas sus condiciones por si algún postor quería presentarse y mejorarlas, fijándose la fecha de su celebración. Realizado el primer remate, que quedó desierto, se comunicó el resultado al señor Marcenaro y se fijó la fecha para el segundo y último remate, que según la ley habría de ser pregonado durante quince días útiles.
- En la fecha fijada se celebró el segundo remate, solicitando el pregonero se acudiese con rebajas al precio ofrecido, lo que repitió varias veces, y no habiéndose presentado nadie, textualmente dijo: «Apercibo al segundo y último remate, vengan a él, que le apercibo: a la una, a las dos, a la tercera, que es fiel y verdadera, que buen provecho y buena pro, buena pro y buen provecho le haga al postor».

CALENDARIO PÚBLICO DEL ASIENTO (DURACIÓN, TRES MESES)

14/03/1763	Cartagena	Declaración de Marcenaro de haber tratado, convenido y ajustado la construcción de seis navíos en las condiciones siguientes.
11/05/1763	Madrid	El escribano del Real Consejo da fe de que el 14/04/1763 se dio el pregón de que se admitían proposiciones para mejorar las condiciones del contrato. Este pregón se repitió durante veinticinco días, sin que apareciese ningún postor.
«	«	Se señala para el día 13/05/1763 el primer remate, y se dispone comunicar al señor Marcenaro esta fecha.

13/05/1763	«	Se anuncia el primer remate. El pregonero realiza su labor.
17/05/1763	«	Se requiere a Marcenaro prestar fianza (han pasado cuatro días del plazo marcado [dos meses])
«	«	Marcenaro propone como fiador de él y sus socios a Casa Marracci y Cía., de gran crédito en la corte.
19/05/1763	«	El fiscal del reino admite a la casa Marracci y Cía. como fiador de la contrata.
25/05/1763	«	No se constituye fianza por Marracci y Cía. por no llegarle ciertos avisos de Italia.
26/05/1763	«	Casa Marracci y Cía. se constituye como abonador y fiador de José Marcenaro y sus socios y de todo su trabajo, y pagará a la Real Hacienda todos los daños y perjuicios que por su culpa se ocasionasen.
31/05/1763	«	Se comunica a Casa Maracci la aceptación del fiscal y queda constituida como fiadora con todas sus consecuencias y todos sus bienes muebles y raíces, habidos y por haber.
06/06/1763	«	El escribano da fe de que el 14 de mayo se dio el pregón durante quince días útiles y que quedó desierto el remate, señalándose el día 7 de junio para el segundo.
07/06/1763	«	Se efectúa el segundo remate, que quedó igualmente desierto, y se remata a favor de Marcenaro.
13/06/1763	Aranjuez	El rey aprueba el asiento, que firma el marqués de Esquilache.

Con ello terminó el acto y se adjudicó el contrato a don José Marcenaro, que firmó y aceptó todas las condiciones en él estipuladas. Por último, el marqués de Esquilache, el 18 de junio de 1763, comunica que el rey se ha servido aprobar el asiento en todas sus partes.

En la primera declaración efectuada por el postor, este muestra su consentimiento al asiento, que no es un contrato de adhesión, puesto que ha sido «tratado, convenido y ajustado» con las autoridades pertinentes, desconociéndose, sin embargo, el alcance de esas negociaciones previas.

Como se ve, el contrato que nos ocupa es atípico, tanto por su cuantía como por su objeto y condiciones. Por un lado, se trataba de potenciar la Armada Real con seis nuevos navíos, aprovechando la experiencia de la construcción de navíos anteriores, las reuniones de los constructores ingleses y los consejos y experiencia de Jorge Juan; por otro, se intentaba mantener bajo control los precios de la construcción.

Se conocía que los barcos construidos en Cartagena salían mucho más caros que los salidos de Ferrol o La Habana, y aunque para justificar la dife-

rencia de costes se alegaban diversas causas, ninguna resultaba convincente. El nuevo sistema tuvo éxito, pues el *Velasco* costó unos 175.000 pesos, cuando navíos del mismo porte contruidos en Cartagena superaban con mucho los 200.000. Medía 51,55 metros de eslora y 13,04 de manga. Arqueaba 1.600 toneladas y desplazaba 2.300. El navío fue botado en 1764. En noviembre de dicho año se realizaron sus primeras pruebas, a cargo del marqués de Casa Tilly. Estas resultaron tan satisfactorias que Casa Tilly lo propuso como modelo para la construcción de otros navíos.

Sus cualidades eran tales que se redactó el siguiente texto: «Informado el Rey de las buenas propiedades del navío *Velasco*, experimentadas todas en la primera salida de este puerto, ha resuelto S.M. que el plano y medidas con que está construido se rijan enteramente para los buques de igual porte, como también las variaciones practicadas respecto al primitivo método de los constructores ingleses».

Entre otras misiones, el *Velasco* participó en la expedición a Argel de 1775, dándose la circunstancia de que, como oficial de ingenieros, iba a bordo el hijo del constructor, Thomas Bryant Smith, quien participó directamente en las operaciones, montando plataformas para cañones de a 12 para el bombardeo de Argel, así como en el desembarco y reembarco de las tropas. En octubre de 1802 fue ascendido a jefe de escuadra del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Por último, respecto a este navío, en 1878, el entonces capitán de fragata Tomás Bryant Galiano, en escrito de 18 de abril dirigido al ministro de Marina, hace donación definitiva del modelo del navío *Velasco* que había sido depositado en el Museo Naval por su padre, el brigadier de la Armada Eduardo Bryant Rebufat, manifestando en el mencionado escrito que el citado barco «recuerda a la par los adelantos de la arquitectura naval a la fecha de su construcción y la brillante historia del navío representado, íntimamente ligado con los fastos gloriosos de la Marina militar».

Fuentes documentales

- Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán de el Viso del Marqués
- Museo Naval de Madrid

Fuentes secundarias

- VV.AA.
Modelos de Arsenal, del Museo Naval
El Museo Naval a través de sus colecciones
La actividad naval militar. Influencia en su entorno, 1991
La Intendencia en la Armada, 1996.