

ORIGEN E IDENTIFICACIÓN DE ALGUNOS MODELOS DE BARCOS DEL MUSEO NAVAL

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

En un número anterior de esta REVISTA estudié el origen y vicisitudes de los depósitos de modelos de barcos y otros objetos realizados por la Corona a lo largo del siglo XIX, bien directamente al Museo Naval o a través de la Secretaría de Marina y que luego pasaron a la institución. Entonces señalé las dificultades que acarrea un trabajo de este tipo, dada la pobreza descriptiva de los catálogos editados desde 1853 hasta mediados del siglo XX y, particularmente, en el caso de los modelos de las embarcaciones del siglo XVIII y principios del XX, el escaso rigor en la identificación de los nombres de los buques que representaban en la realidad, y fueron utilizados por los ingenieros como auxiliares para su construcción en los arsenales de los Departamentos (1).

Los errores en la identificación se pueden achacar a dos causas: la primera, a la falta de conocimientos en el campo de la construcción naval de los primeros conservadores del Museo que recibieron los modelos en la década fundacional del Museo (1843-1853), y la segunda, a las propias vicisitudes que sufrieron estas piezas hasta que llegaron a la institución. Como es natural, se encontraban bien identificados a finales del siglo XVIII, depositados en los propios arsenales, en las escuelas de ingenieros constructores o en las academias de guardiamarinas, pero los avatares de la Guerra de la Independencia pronto cambiarían esta apacible situación.

En efecto, en abril de 1810 se ordenó que los modelos existentes en el arsenal de La Carraca pasasen a la nueva población de San Carlos (2). Asimismo, en fecha no determinada, los del arsenal de Cartagena fueron enviados a Cádiz, y por disposición del 25 de junio de 1812 colocados en el Hospital Ge-

(1) «Objetos de la Casa Real depositados en el Museo Naval durante el siglo XIX», en la *Revista de Historia Naval*, n.º 75.

(2) AGMAB, Arsenales, leg. 3.760, fol. 27. La signatura 3.760 corresponde al libro registro de Arsenales. En el legajo correspondiente del año 1810 de esta sección no encontré el expediente.

neral de la nueva población de San Carlos (3). Poco después debieron sufrir un nuevo desplazamiento, pues consta por escrito de fecha 15 de junio de 1815 que los modelos de barcos custodiados en el arsenal de la Isla se deberían colocar en el sitio que determinase el capitán general (4). Finalizada la guerra, una nueva orden del 14 de agosto de 1818 dispuso que los trasladados a Cádiz regresasen a Cartagena (5). En ninguno de estos movimientos encontré relación alguna de los modelos afectados, lo que impide seguir su pista y por lo tanto la identificación de cada uno de ellos.

Es de imaginar las pérdidas y los daños que sin duda estos viajes ocasionarían en objetos de por sí muy delicados. Además, posiblemente, al llegar a Cartagena y La Carraca los modelos devueltos al cabo de más seis años de su partida, el fallecimiento de los profesionales que los conocían de toda la vida y el continuo trasiego de personal que se padecía en aquella época de desbarajuste total, añadieron dificultades a su identificación.

Ésta era la situación cuando Ramón Trujillo presentó a Dionisio Capaz, ministro de Marina, una breve memoria fechada en septiembre de 1842, razonando la necesidad de fundar un Museo Naval en la Corte, origen de la institución. El núcleo inicial formado a principios de noviembre de 1843 en una sala que ocupaba la secretaría de la Dirección General de la Armada en la casa llamada de los Consejos, disponía tan sólo de los modelos sacados de la Secretaría de Marina el 13 de noviembre de 1843 y eran, entre otros objetos, los siguientes:

1. *Navío S. Carlos* (lleva tachado el nombre *Trinidad* y encima también tachado *Concepción*). *Comprende todas sus partes.*
2. *Un navío por concluir.*
3. *Otro idem con palos mayores, sin artillería.*
4. *Otro idem por concluir sus cubiertas.*
5. *Otro idem que sirve para plantillas de ligazones.*
6. *Una fragata de construcción antigua.*
7. *Un jabeque con parte de su artillería* (lleva añadido con otra letra “del sistema de Mazarredo”).
8. *Un casco que no se sabe lo que es* (6).

(3) AGMAB. Arsenales, leg. 3760, fol. 53v. El expediente se encuentra en el leg. 3.710 de la misma sección del archivo.

(4) *Ibidem*, fol. 57.

(5) *Ibidem*, fol. 57v. En el legajo correspondiente del año 1818 de esta sección no encontré el expediente.

(6) AMN. Fondo MN, caja 2909-5. En este documento consta la misma relación que dice *Trinidad* sin tachar.

De ellos, el número 1 es el modelo número 546 del inventario actual del Museo y representa el diseño primitivo del navio *Santísima Trinidad* que estudiaremos posteriormente (Anexo 1). Los restantes es muy posible pertenezcan en su mayoría a la colección donada por Julián Martín de Retamosa al infante don Antonio Pascual de Borbón, que al fallecer éste en Madrid el 20 de abril de 1817, pasó a la Secretaría del Despacho de Marina por orden de Fernando VII (7). Probablemente, el modelo número 7 de un jabeque es el 367 del inventario del Musco (Anexo 2). La identificación de los señalados con los números 2, 3, 4, 5, 6 y 8 resulta más problemática, por falta de información descriptiva.

Poco antes de la inauguración de la sala referida en la casa de los Consejos (19 de noviembre de 1843), el Director General de la Armada consultó a los tres Departamentos el 16 de octubre sobre la existencia de modelos y otros objetos en sus respectivas jurisdicciones con la idea instalarlos en el nuevo Museo, recibándose las siguientes contestaciones:

Ferrol informó el 29 de octubre que estaba depositado en la sala destinada a la Escuela de Ingenieros Constructores del arsenal, *un modelo de navío de 74 cañones con el costado de estribor enteramente listo, así como también las obras interiores de la misma banda, y el de babor en esqueleto para dejar ver su interior, colocado en grada con su correspondiente basada, en disposición de ser botado al agua* (8). Evidentemente es el espléndido modelo número 918 (Anexo 3).

El arsenal de La Carraca contestaba el 15 de noviembre de 1843, remitiendo una relación (9) en la que incluía entre otros los siguientes modelos:

8.º *Modelo de un navío de 74 colocado en grada en esqueleto, pero sumamente antiguo y tan apollillado que se desmoronaría si se moviese. Tiene de largo 12 pies.*

9.º *Modelo de un navío cortado verticalmente (es de 74) en el sentido de su longitud para representar los repartimientos interiores, según se acostumbraba antiguamente. Tiene 12 pies de eslora.*

10.º *Modelo de un navío de 74 de antigua construcción con parte de su arboladura y aparejo, pero destrozado su casco, cuya figura es de las más antiguas. Tiene 12 pies de eslora.*

12.º *Modelo del navío San Ildefonso bien concluido y aparejado aunque falto de algunas piezas en el casco y aparejo. Tiene 7 ½ pies de eslora y las otras dimensiones respectivas.*

(7) Véase artículo de la nota 1.

(8) AMN, Fondo MN, caja 2909, doc. 2.

(9) *Ibidem*.

De ellos, el 8 y el 10 pudieron desaparecer por su mal estado; el 9 se dispuso su traslado al Museo Naval, según consta en relación no fechada pero que debe de ser de finales de noviembre o principios de diciembre de 1843 (Anexo 4). Por último, el número 12 no consta que en principio se trasladase al Museo (Anexo 5).

Finalmente, Cartagena contestó el 2 de noviembre de 1843, elevando al Ministerio de Marina una extensa relación (10) en la que señalaba la existencia de los siguientes modelos de barcos en el Almacén General y en la Sala de Delincación del arsenal:

[1] *Un modelo de navío de 80 cañones con 6 $\frac{1}{4}$ pies y las demás dimensiones correspondientes, entablado por fuera menos sus cubiertas.*

[2] *Un ídem de navío de 74 nombrado San Justo con 8 $\frac{1}{3}$ pies de largo, entablado por fuera, desde el canto bajo de la cinta arriba y las cubiertas sin acabar de entablar con sus palos.*

[3] *Un ídem de fragata de 34 cañones Santa Mónica. También está entablada por fuera desde cintas para arriba, con la cubierta por entablar con 10 pies de largo.*

[4] *Un ídem de fragata Santa Rosalía de 34 cañones entablada por fuera de línea de agua para arriba; 4 y $\frac{2}{3}$ pies.*

[5] *Un ídem de galera de 4 pies de largo, todo entablado y lista.*

[6] *Un ídem de jabeque con tajamar de violín de 20 cañones, entablado por todo, de tres pies escasos.*

[7] *Un modelo de navío San Ildelfonso en esqueleto de 14 y $\frac{1}{4}$ pies de largo y ancho 3 y $\frac{1}{6}$ pies.*

[8] *Un ídem de fragata de 34 cañones en cuadernas y entablada desde la línea de flotación hacia la borda, de 8 pies de largo y la cubierta sin entablar.*

[9] *Un ídem de fragata de 42 cañones, entablada por fuera con su basada de 4 $\frac{1}{3}$ pies.*

La imprecisión descriptiva complica relacionar estos objetos con los modelos actualmente existentes en el Museo. Si exceptuamos el [1] que bien pudiera ser el modelo del navío *San Vicente Ferrer*, actualmente con el número de inventario 2975 (Anexo 6), y el [7] que creo tiene el número 4177 (Anexo 5), la identificación del resto siempre ha ofrecido más dificultades.

Sin embargo, la feliz circunstancia de la conocida inclinación del infante don Gabriel de Borbón, hijo de Carlos III, al estudio de la pintura, la literatura, las ciencias y, en particular, la construcción naval, casualmente nos ha permiti-

(10) *Ibidem*, docs. 81 y 88.

do la identificación de varios. En efecto, el 18 de agosto de 1770, Julián de Arriaga, secretario de Marina, enviaba una carta circular a los comandantes e intendentes de los tres Departamentos, ordenando que le avisasen si en sus jurisdicciones respectivas existían modelos de navíos o fragatas descubiertos para poder observar la construcción naval en todas sus partes. Las respuestas (11) nos han dado a conocer los modelos existentes en aquella fecha en las dependencias de la Armada, la mayoría de los cuales afortunadamente ha sobrevivido al paso del tiempo y de las vicisitudes de la historia, y ha llegado a nosotros.

El marqués de la Victoria contestó por carta fechada en la Isla de León (Cádiz), el 31 de agosto de 1770, que tenía noticia de que en la Academia de Guardias Marinas existían tres modelos de navío para la instrucción de los alumnos: *el uno aparejado y envergado que sirve para enseñar la maniobra; el otro en grada, descubierto todo el varengaje y cubiertas, destinado para enseñar la construcción, y el otro partido por medio de popa a proa para que los Guardias Marinas tomen conocimiento de sus partes interiores, colocación de pertrechos, carga y modo de estibarla*. Es muy probable que este último modelo sea el que posee actualmente el número de inventario 2642 del Museo Naval y exhibido en el Patio Central de los Arsenales y la Construcción Naval en el siglo XVIII (Anexo 4).

Por su parte, el conde de Vega Florida contestaba desde Ferrol el 25 de agosto que existía un único modelo de la fragata *Santa Catalina*, perteneciente a Pedro Castejón por habérselo donado el teniente de fragata José Romero y [Fernández de Landa]. Era de cuatro pies de París de largo total y no ha sido posible relacionarlo con alguno de los del Musco.

En la misma fecha, el intendente Juan Domingo de Medina y el general Carlos Reggio, informaban a Arriaga acerca de la existencia en el arsenal de Cartagena de los siguientes modelos de buques:

Un navio de tres puentes de 11 a 12 pies de largo, arbolado y aparejado con su correspondiente velamen.

Otro idem de porte de 70 cañones, que lo es del titulado San Genaro, descubierto de todas sus partes, que por el interior se reconoce toda su obra, como de 6 pies de largo, en rosca.

Otro idem de 70, que es del nombrado Velasco, concluido.

Otro idem del Septentrión, de porte de 60 igualmente concluido.

(11) El expediente completo se conserva en el AGS, Secretaría de Marina. Arsenales, leg. 345.

Una fragata, la Santa Rosalía de 26 cañones, descubierta a excepción de que sus fondos no están concluidos.

Un chambequín, cuyo modelo es del nombrado Aventurero.

Otro, de una de las galeotas que se usan en la Armada.

De ellos fue elegido el modelo del *San Genaro* que se conserva en el Museo con el número de inventario 353 (Anexo 7).

El nombrado navío *San Justo* con el número [2] de la relación de 1843 parece ser el *Velasco* que estaba en el arsenal de Cartagena en 1770, y actualmente posee el número de inventario 916 (Anexo 8).

El de la fragata *Santa Rosalía* de 26, es la [3] de la relación de 1843 que actualmente tiene asignado el número 920 (Anexo 9).

El de las galeotas empleadas por la Armada es la denominada “galera” [5] en la relación de 1843 y es el modelo número 94 del inventario actual del Museo (Anexo 10).

El del chambequín *Aventurero* coincide con el [6] de la relación de 1843 y hoy está amparado por el número 2653 (Anexo 11).

Los modelos del navío *Septentrión* (12) y del de tres puentes de 11 a 12 pics de largo, arbolado y aparejado, que existían en la relación de 1770, no aparecen en la de 1843. Sin embargo, en la lista de modelos y otros objetos remitidos al Museo Naval el 28 de septiembre de 1846 por la Comandancia General del Departamento de Cartagena, sí figura ya la de un navío de tres puentes con toda su arboladura y aparejo (13), que no puede ser otro que el pretendido *Santa Ana*, número 923 del inventario actual (Anexo 12).

Los modelos [4], [8] y [9] de la relación de 1843 no es posible identificarlos por ahora con alguno de los existentes en el Museo.

(12) El 15 de enero de 1853, el Comandante General del Departamento de Cartagena decía que existía *en una sala del Cuartel de Guardias Marinas un modelo de navío de 70 cañones en muy mal estado, pues los demás objetos procedentes de las Academias de Guardias Marinas y Pilotos ya han sido remitidos en épocas anteriores* (AMN, Fondo MN, caja 2914, doc. 57). Este modelo, seguramente es el que se exhibe en el Museo Naval de Cartagena (número de inventario MNC 503), recientemente restaurado en Madrid. Por sus características que coinciden con el sistema de construcción a la inglesa, las tallas arcaicas de la popa y el aspecto general, bien podía tratarse del *Septentrión*, primer navío construido en el nuevo arsenal de Cartagena por Eduardo Bryant, que sirvió en la Armada desde 1751 a 1784.

(13) AMN, Fondo MN, caja 2909, docs. 81 y 88.

ANEXO 1

Modelo del navío *Santísima Trinidad* (1769-1805) (N.º de Inv. 546)

Entre 1759 y 1760, Cipriano Aufrán y Matheo Mullán estudiaron la posibilidad de construir navíos de tres puentes en La Carraca; el informe fue negativo pues, según opinión expresada por Aufrán el 27 de febrero de 1760, juzgaba difícil fabricar allí un buque de tanta magnitud (14). No obstante, quedaron como testimonio de los trabajos realizados dos planos de proyecto de navíos de tres puentes de 94 y 114 cañones, que afortunadamente conserva el Museo Naval (15).

Pero las inquietudes de Mullán persistían y así, cuando recibió la orden de 11 de noviembre de 1766 para encargarse de la dirección de la construcción de bajels en La Habana, antes de partir para el nuevo destino (16), en abril de 1767 envió este precioso modelo de navío de 112 cañones que hoy es gala del Museo Naval, como vemos posteriormente anticipo del que iba a fabricar en La Habana y tenía en la cabeza desde hacía años, basado en el plano PB-197 fechado el 24 de agosto de 1759 y delineado por su hijo Ignacio.

Por acuerdo adoptado el 25 de julio de 1767 entre el intendente conde de Macuriges y el jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina, se decidió y propuso la construcción en La Habana de un navío de tres puentes cuando fuese botado el *San Luis*, de 80 cañones (17). Casi simultáneamente, tras un viaje de 55 días de mar en la urca *San José*, el constructor irlandés y capitán de fragata Matheo Mullán comunicaba el 30 de agosto a la Corte madrileña su llegada a La Habana, acompañado de la familia – con ella, su hijo el teniente de fragata graduado y 2.º constructor Ignacio – y varios colaboradores. En el escrito ya hablaba de fabricar como primera medida un navío de 112 cañones con alcázar, toldilla y castillo (18).

(14) AGMAB, Arsenales, leg. 3759, fol. 141.

(15) El plano PB-3 del Museo Naval corresponde a un navío de 94 cañones delineado por Ignacio Mullán en La Carraca y firmado el 19 de febrero de 1760. Representa un barco de 189 pies de Burgos de eslora, 156 pies y 10 pulgadas de quilla, 53 pies y 6 pulgadas de manga, 25 pies y 3 pulgadas de puntal, 26 pies 1 pulgada de línea de agua a popa y 24 pies y 6 pulgadas a proa. Arqueo correspondiente 2.074 y 69/94 toneladas.

El plano PB-197 pertenece a un navío de 114 cañones también delineado por Ignacio Mullán, dedicado al rey Carlos III por su padre Matheo Mullán, constructor en el astillero de La Carraca, por intermedio del marqués de la Victoria y fechado en el mismo arsenal, el 24 de agosto de 1759. Se trata de un barco de tres puentes con una eslora de 195 pies 6 pulgadas, quilla de 161, manga de 54 pies 4 pulgadas, puntal 25 pies y 6 pulgadas y arqueo de 2.205 y 90/95 toneladas.

(16) AGS, Secretaría de Marina, Individuos de Arsenales, leg. 239.

(17) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 335.

(18) AGS, Secretaría de Marina, Individuos de Arsenales, leg. 239.



Tanta era la impaciencia de todos que, sin esperar la Real Orden de autorización de las obras – de fecha de 23 de octubre de 1767 –, inmediatamente comenzó el acopio de maderas, y en octubre ya se había plantado la quilla en la grada que había dejado libre el *San Luis*, botado el 30 de septiembre. Pero ocurrió lo inesperado, Matheo Mullán falleció el 25 de noviembre de “vómito prieto o negro”, sumiendo en la consternación a las autoridades de la Armada. Mullán dejaba tan sólo delineado el navío desde la varenga maestra para popa, la quilla empernada sobre los picaderos, la roda labrada y el codaste. El conde de Macuriges, a la vista de la situación decidió el 27, dos días después del fallecimiento, que Ignacio Mullán se encargase del diseño de los planos, la ejecución de los gálibos y la delineación del buque, mientras Pedro de Acosta sería el responsable de la forma de fortificarlo a la española y de la dirección general de las obras (19). Quizá a estas circunstancias y la extraña disparidad de cometidos asignados a ambos constructores se pueda achacar las peripecias que sufrió el navío a lo largo de su dilatado historial, máxime teniendo en cuenta que Acosta falleció pronto.

Por Real Orden de 12 de marzo de 1768 el navío recibiría el nombre de *Santísima Trinidad*. En octubre del mismo año se le formaba la tercera cubierta, para ser botado a las 11 y media del 2 de marzo de 1769 (20). A lo largo de su prolongada existencia sufrió varias modificaciones que le convirtieron en 1796 en el único navío de cuatro puentes del siglo XVIII, armado con 136 piezas de artillería. Casi siempre como insignia de la escuadra del Océano, participó en las acciones de la guerra con Inglaterra (1779-1783), y particularmente en el bloqueo de Gibraltar y combate de Espartel (20 de octubre de 1782). Se significó en los combates de San Vicente (14 de febrero de 1797) y de Trafalgar (21 de octubre de 1805), donde se fue a pique como resultado de las averías recibidas (21).

El modelo fue construido en La Carraca entre 1766 y 1767, evidentemente como dijimos siguiendo el diseño del plano PB-197 del Museo Naval, perteneciente a un navío de 114 cañones delineado por Ignacio Mullán, que recuerda su origen británico, parecido al coetáneo *Royal George* (1756-1782), de 100 cañones, botado en Woolwich siguiendo las especificaciones del Reglamento inglés de 1745 (22). En carta de Matheo Mullán de 27 de abril de 1767, decía al

(19) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 338.

(20) *Ibidem*.

(21) Un resumen del historial del navío *Santísima Trinidad* consta en la obra colectiva *Modelos de arsenal del Museo Naval de Madrid: la construcción naval española en la Edad Moderna*. Lunweg Editores, Barcelona, 2002.

(22) Brian Lavery: *The Ship of the Line*. Conway Maritime Press, Londres, 1983. Vol. I, págs. 88-95.

ministro Julián de Arriaga entre otras cosas lo siguiente: ...*Creía ya en camino el modelo de navío de ciento y doce cañones que entregué perfectamente rematado y con toda seguridad encajonado, con una mesa y urna para su resguardo, al señor Intendente para ser dirigido a manos de V.E., a quien espero agradecerá, que será el deseado premio a mi tarea. Lleva con separación sus anclas, cables y velas; los primeros no quise colgarlos, receloso no perjudicasen el buque, y los últimos para que tuviesen la vista diáfana en su primera hermosura. Unos y otros colocarán a gusto de V.E. los individuos que le acompañan. No lleva la urna, cristales, por no exponerlos al traqueo (sic) del camino...* El modelo fue conducido por el aserrador inglés Thomas Priells y el carpintero de lo blanco Francisco García que seguramente participaron en su construcción. Lo entregaron en el Palacio de Madrid a mediados de julio, pues fueron pasaportados de regreso el día 24 del mismo mes (23).

Sospecho que el modelo no pasó a la colección real y continuó depositado en la Secretaría de Marina, hasta que el 13 de noviembre de 1843 ingresó en el Gabinete del nuevo Museo Naval establecido en la Dirección General de la Armada, situado en la mencionada casa de los Consejos (24). Poco después, en un inventario del Museo ya figura como *Navío San Carlos* (25), causa de esta atribución absurda, pues el *San Carlos* era originalmente de dos puentes y 80 cañones, cuya construcción comenzó en La Habana el 17 de abril de 1764, cuando los Mullán estaban en Cádiz. Tampoco es aceptable la creencia de ser el modelo del *Real Carlos*, que proviene del inventario de 30 de abril de 1847, donde dice en la Sección Primera, Construcción y Buques, bajo el epígrafe de *15. Navío Real Carlos de 112 cañones*, y tal como consta también en una leyenda de la plana, pues este navío, además de haber sido botado en 1787, pertenecía al sistema de construcción de José Joaquín Romero y Fernández de Landa (1736-1807), ingeniero general de la Real Armada (26).

(23) AGS, Secretaría de Marina, Individuos de arsenales, leg. 239.

(24) AMN, Fondo MN, caja 2.909, docs. 5.

(25) *Ibidem*, doc. 37.

(26) AMN, Fondo MN, caja 2.910, doc. 42. José I. González-Aller: *Catálogo-Guía del Museo Naval*, t. I, págs. 119 y 120.

ANEXO 2

Modelo de jabeque (siglo XVIII) (N.º de Inv. 367)

El jabeque, de origen muy antiguo, nacido en el Mediterráneo como una derivación de la galera, era un barco ligero, de líneas finas, popa muy lanzada, proa terminada en espolón y un bauprés; iba dotado de dos a tres palos enterizos, el trinquete caído hacia proa y los otros dos verticales o en candelero, todos provistos de velas latinas; en las calmas armaban remos. Eran bajeles rápidos con gran capacidad para ceñir al viento y muy aptos para desempeñar los cometidos de represión anticorsaria. La artillería se disponía por las bandas; los jabeques grandes españoles, por lo general montaban 20 cañones de 6 a 8 libras de bala como artillería principal, y el resto hasta 30 piezas se componía de pedreros y otras piezas menudas, todo de acuerdo con el reglamento de 5 de mayo de 1757.

El Musco Naval conserva entre sus fondos patrimoniales dos modelos de jabeques del siglo XVIII, este que consideramos con el número de inventario 367 de una longitud total de 117 cm, y el número 2653 que mide 90 cm también en total. Como la única indicación de tamaño que disponemos la proporciona la relación del 2 de noviembre de 1843 sobre modelos que en la fecha existían en Cartagena: *Un modelo de jabeque con tajamar de violín de 20 cañones, entablado por todo, de tres pies escasos* (83,36 cm), éste forzosamente debe de ser el 2653, que la relación de 25 de agosto de 1770 le adjudicaba el nombre de *Aventurero* (27).

El jabeque número 367 debió pertenecer a la colección proporcionada por el capitán de navío Julián Martín de Retamosa al infante don Antonio Pascual de Borbón, que al fallecer el 20 de abril de 1817 pasó a la Secretaría de Marina por orden de Fernando VII. Aunque el inventario de entrega fechado 24 de julio de 1817 dice: *un jabeque de 22 cañones sin arboladura*, y éste la tiene, no es de extrañar fuese puesta en alguna restauración posterior (28). Ingresó en el Museo Naval el 13 de noviembre de 1843 y figura en el inventario de 30 de abril de 1847 como *51. Jabeque de los que usan en el Mediterráneo*, y perteneciente a la Secretaría de Marina.

(27) Véanse notas 10 y 11, y el Anexo II.

(28) Véase nota 1.

ANEXO 3

Modelo de navío de 74 cañones (c 1770) (N.º de Inv. 918)

Estudiado en profundidad el modelo número 918, que hasta ahora se ha atribuido al *San Juan Nepomuceno*, en servicio desde 1766 a 1805, no sabemos a qué barco pertenece en la realidad y cual es su origen. Los investigadores Cruz Apestegui, Jorge Plá, la conservadora del Museo Naval Carmen Zamarrón y yo hemos acordado que el modelo corresponde a un navío del sistema de construcción implantado en España por el ingeniero francés François Gautier (29), pero hasta que la documentación del Archivo General de Simancas nos permita aseverar otra cosa, hay que desechar la atribución tradicional al célebre navío en el que halló muerte gallarda Cosme Damián Churrua.

Sólo sabemos que a Gautier se le encargó hacia julio o agosto de 1767 la construcción de un modelo de navío. El ingeniero contestó desde San Ildefonso, el 5 de agosto del mismo año, solicitando el auxilio de algunos sujetos que pudiesen realizarlo de acuerdo con los diseños que les proporcionase; entre ellos necesitaba para empezar dos carpinteros hábiles y prácticos en el oficio y un aserrador. Después, decía, pediría un escultor, así como se le hiciese la motonería en alguno de los Departamentos. En la carpetilla del expediente figura la siguiente anotación: *De esto no ha parecido resulta alguna en la Secretaría de Marina, ni las mayores ocupaciones sobrevenidas a Gautier le dieron lugar para pensar más en ésta. Lo que se nota en 11 de enero de 1771 para dar salida a asunto tan atrasado. En minuta aparte se dice: Esta carta a Herbaut y que diga qué disposición podría darse de allí para proveer a este constructor de lo que pide* (30).

Aquí se pierde el rastro del modelo encargado a Gautier y tenemos que esperar hasta el 22 de febrero de 1778, cuando tenemos constancia de una carta escrita al ingeniero comandante de Ferrol en la que se le reconviene sobre el retardo en la construcción de un modelo de navío (31), que bien podría ser el del pretendido *San Juan Nepomuceno* del Museo.

(29) El estudio está basado en el examen comparativo del modelo número 918 y el de la sección por la cuaderna maestra del navío *San Juan Nepomuceno* que, junto con la del *San Genaro*, conserva el Museo Naval y envió Eduardo Bryant desde el arsenal de Cartagena el 8 de marzo de 1768, con nota explicativa del día 15 siguiente (AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 341).

(30) AGS, Secretaría de Marina, Individuos de arsenales, leg. 239.

(31) AGMAB, Arsenales, leg. 3759, fol. 115v. En los legajos 359 y 360 de la sección de Arsenales, de la Secretaría de Marina, del AGS, no encontré el expediente que podría haber dado luz sobre el modelo de navío que se trata.

Aunque no tenga mucha seguridad en lo que afirmo, creo que el modelo podría pertenecer a los primeros navíos construidos por Gautier en las gradas 7.^a y 5.^a del astillero del Esteiro de Ferrol, esto es los nombrados *San Pedro* y *San Pablo* por Real Orden de 23 de septiembre de 1769, y que fueron botados el 31 de diciembre de 1770 y 15 de marzo de 1771 respectivamente (32). Parece lógico pensar que el modelo en construcción en 1778 respondiese al diseño de los cabezas de la serie ferrolana y no a los fabricados en Guarnizo.

Lo que sí sabemos con certeza es que el 26 de octubre de 1843 se encontraba en la sala destinada a la Escuela de Ingenieros Constructores del arsenal de Ferrol para instrucción de los alumnos. Por Real Orden de 26 de octubre de 1848 se dispuso su conducción a Madrid; fue colocado en el Musco Naval por otra resolución del mismo rango de 11 de noviembre de 1853, identificándolo por primera vez con el *San Juan Nepomuceno*, e ingresó finalmente el 21 de febrero de 1854 (33).

ANEXO 4

Medio modelo de navío para instrucción de guardiamarinas (c. 1750) (N.º de Inv. 2642)

La Real Compañía de Guardias Marinas fue fundada en 1717 en las casas de Villavicencio del barrio del Pópulo de la antigua villa de Cádiz; en 1760, al trasladarse el Departamento a la isla del León también lo fue la Compañía, que quedó instalada en un edificio llamada “del Sacramento”. De la misma época o ligeramente anterior debe de ser la construcción de este modelo de navío, indudablemente de características de mediados del siglo XVIII, cortado longitudinalmente para mostrar el repartimiento interior de la banda de estribor, empleado con fines didácticos en dicha institución.

En concreto, es de dos puentes y 70 cañones y podría pertenecer a la tipología de los navíos primitivos producidos en La Carraca a partir de 1750 –como el *África*, *Firme* o *Aquiles*– cuando Matheo Mullán se incorporó al astillero. El 31 de agosto de 1770 fue ofertado como hemos dicho por el marqués de la Victoria, para enviarlo a la Corte ante una solicitud del infante don Gabriel deseoso de estudiar la construcción naval y que finalmente llegó al

(32) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 342.

(33) AMN, Fondo MN, caja 2912, doc. 46 y caja 2913, doc. 4. En la caja 2.910, doc. 50 se proporcionan las grandes dimensiones del modelo.

Musco Naval. Ni Cartagena ni Ferrol poseían modelos de este tipo en sus dependencias (34).

Cuando se consultó a los tres Departamentos para proveer de objetos al nuevo Museo Naval, el arsenal de La Carraca informaba el 15 de noviembre de 1843 sobre la existencia de un modelo de un navío de 74 cañones cortado verticalmente para representar los repartimientos interiores de 12 pies (3,43 m) de eslora. Por su descripción coincide con el de 1770. Poco después se dispuso su traslado al Museo Naval, según consta en una relación de finales de noviembre o principios de diciembre de 1843 (35).

Por lo que se ve era único en España porque ni Cartagena ni Ferrol disponían en 1843 de modelos de tales características, a juzgar por la documentación que conserva el Museo Naval (36). Sorprendentemente, tres años más tarde, en el listado de modelos y otros objetos enviados al Museo Naval el 28 de septiembre de 1846 por la Comandancia General del Departamento de Cartagena, figura la de un *medio navío cortado por su eslora perteneciente a la extinguida Compañía de Guardias Marinas* (37). Aquí surge la duda de cómo un modelo no existente en Cartagena en 1843, es enviado a Madrid en 1846 precisamente desde aquella capital departamental. A mi juicio la explicación se puede buscar en las complicaciones y la carestía que implicaba en la época el transporte de todo tipo de cargas desde la costa al interior de la Península. En ocasiones, al estudiar el origen de los fondos del Museo Naval, he observado que materiales llegados a Ferrol o Cádiz desde América, Filipinas o Europa eran trasladados a Cartagena u otros puertos vía marítima para ser reenviados finalmente a Madrid, quizá por ser más corto y fácil el camino. No es de extrañar por lo tanto que, aun no existiendo constancia escrita, este medio modelo cortado longitudinalmente existente en Cádiz en 1770 y 1843, fuera transportado a Cartagena en algún buque de la Armada o mercante, y el 28 de septiembre de 1846, como dijimos, remitido al Museo Naval de Madrid por el brigadier José Fermín Pavía, comandante general de este Departamento (38). Consta en el inventario del Museo de 30 de abril de 1847.

(34) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 345.

(35) Véase nota 9.

(36) AMN, Fondo MN, caja 2.909, doc. 2.

(37) *Ibidem*, docs. 81 y 88.

(38) LASSO DE LA VEGA, Jorge: *Crónica Naval de España*. Imprenta de la viuda de Calero, Madrid, 1855. T. II, pág. 621.

ANEXO 5

Modelo del navío *SAN ILDEFONSO* (1785-1805) (N.º de Inv. 4145)

El 23 de febrero de 1784, cuando el brigadier, ingeniero general interino, José Joaquín Romero y Fernández de Landa se hallaba en la Corte, recibió orden de trabajar un plano para navíos de 74 cañones con la cualidad de ser muy veleros, a causa de haberse experimentado en la reciente guerra con la Gran Bretaña la falta de éxitos por carecer en general de esta propiedad los buques de la Armada. Concluido dicho plano se le ordenó pasar a Cartagena para que dirigiese en su arsenal la construcción de un navío acorde con el diseño aprobado. La quilla de este buque fue puesta a principios de mayo de 1784, recibió el nombre de *San Ildefonso* en virtud de Real Orden de 10 de agosto y sería botado al agua el 22 de enero de 1785.

Las principales características eran: eslora 190 pies de Burgos; manga 52 pies; puntal 25 pies; calados armado, a popa 24 pies y 4 pulgadas y a proa 22 pies y 10 pulgadas; arqueo 1.815 toneladas y media. Llevaba de 12.000 a 13.000 quintales de lastre, excepto en la última salida de Trafalgar en la que, por el mayor calibre de la artillería montada, el lastre pasó a ser de 4.098 quintales en hierro y 3.528 en zahorra. Inicialmente montó 74 cañones, 28 piezas de a 24 libras de bala en la primera batería, 30 de a 18 en la segunda y 16 de a 8 y dos pedreros de a 4 en el alcázar y el castillo. Con los años varió este armamento, y cuando combatió en Trafalgar (1805) montaba 84 piezas de artillería: 58 cañones de a 24, seis de a 8, diez obuses de a 30, seis obuses de a 24 y cuatro pedreros de a 4.

Con motivo de la crisis de Nutka, el *San Ildefonso* quedó agregado a la escuadra del marqués del Socorro (1790). Operó en el Mediterráneo durante la guerra con Francia y viajó a Italia (1793-1795). Participó en el combate de San Vicente (1797) y navegó a México y las Antillas (1798), donde permaneció hasta 1802. Resultó apresado por los británicos en el combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805) (39).

En 1843 existían en los arsenales de la Armada dos modelos identificados como pertenecientes a este navío. El primero en La Carraca, descrito como *Modelo del navío San Ildefonso bien concluido y aparejado, aunque falto de algunas piezas en su casco y aparejo. Tiene 7 ½ pies (209 cm) de eslora y las otras dimensiones respectivas* (40). El segundo, en Cartagena, *Modelo del na-*

(39) Un historial más completo de este navío se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.

(40) AMN, Fondo MN, caja 2.909, doc. 2.

vío San Ildelfonso en esqueleto, de 14 y $\frac{1}{4}$ pies (397 cm) de largo y ancho 3 y $\frac{1}{6}$ pies (88,2 cm). El primero cabe relacionarlo con el número actual 4145, mientras que el segundo podría ser el número 4177. No he encontrado la guía de remisión a Madrid de ninguno de los dos, ni constan en un inventario numerado con una somera y muy mala descripción de los objetos de que se componía el Museo Naval, sin fecha pero que puede ser de hacia 1846: quizá el primero figura en este documento con el número 43. *Navío del sistema Retamosa*, mientras el segundo lo está con el 27. *Casco en proyecto de un navío* (41).

ANEXO 6

Modelo del navío *SAN VICENTE FERRER* (1768-1797) (N.º de Inv. 2975)

En cumplimiento a Real Orden de 4 de febrero de 1766, Eduardo Bryant inició la construcción de este navío en el arsenal de Cartagena el 10 de junio del mismo año, en que fue puesta la quilla, y recibió el nombre de *San Vicente Ferrer* por otra disposición de 1 de noviembre de 1767. Sería botado el 22 de abril de 1768, coincidiendo casi con el fallecimiento de Bryant, accidentado el día 27 del mismo mes. Sus medidas principales eran: quilla limpia 170 pies de Burgos y 1 pulgada, manga 54 pies y 1 pulgada, eslora 198 pies y 3 pulgadas, puntal 21 pies y 7 pulgadas, calado a popa 25 pies y 8 pulgadas y a proa 22 pies y 9 pulgadas; llevaba 12.400 quintales de lastre y desplazaba 1.872 toneladas. Respecto a la artillería, montaba 30 piezas de a 24 libras en la primera batería, 32 de a 18 en la segunda y 18 de a 6 en el alcázar y el castillo, pero por Real Orden de 16 de marzo de 1790 se artilló la primera batería con piezas de a 36 libras. Esta medida se extendió a todos los navíos de esta clase de 80 cañones.

Participó en las campañas de la guerra con Inglaterra (1779-1783), formando en la escuadra del teniente general Luis de Córdoba. Asistió al combate de cabo Espartel (20 de octubre de 1782). Fue integrado en la escuadra del marqués de Socorro reunida con motivo de la crisis de Nutka (1790). Intervino en las operaciones realizadas por la escuadra durante la guerra contra la Convención francesa (1793-1795). Como insignia de la división del general Sebastián Ruiz de Apodaca estaba destacado en la isla de Trinidad cuando, al declararse la guerra con Inglaterra, fue apresado por el enemigo el 18 de febrero de 1797 estando en el puerto de Chaguaramas (42).

(41) *Ibidem*, doc. 37.

(42) Un historial más completo de este navío se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.

Debió construirse este modelo en el arsenal de Cartagena hacia 1766, pero no consta en la relación de 18 de agosto de 1770, a mi juicio por tener el casco completo y no permitir la observación de su interior, condición que ponía Julián de Arriaga para ser presentado al infante don Gabriel. Figura por primera vez en la relación de 2 de noviembre de 1843, elevada al Ministerio de Marina por la Comandancia del citado arsenal como *un modelo de navío de 80 cañones con 6 ¼ pies y las demás dimensiones correspondientes, entablado por fuera menos sus cubiertas*. Fue enviado al Museo Naval el 31 de marzo de 1845 (43). Está correctamente identificado en el inventario de 30 de abril de 1847, como *Navío San Vicente de 80 cañones*, con el número 78.

ANEXO 7

Modelo del navío *SAN GENARO* (2.º) (1765-1801) (N.º de Inv. 353)

El navío *San Genaro* (2.º) (1765-1801), después *Ulysse* y *Tourville* (1801-1822) fue construido en el arsenal de Cartagena por asiento con la casa genovesa Monticeli, bajo la dirección del ingeniero Eduardo Bryant siguiendo el sistema inglés preconizado por Jorge Juan y adoptado en 1752, pero modificado posteriormente y más moderno, dotado de una popa carente de tallas, disposición generalizada para todos los buques el 27 de junio de 1782. Se puso la quilla el 12 de septiembre de 1764, fue bautizado con este nombre por Real Orden de 11 de diciembre siguiente y botado al agua el 23 de diciembre de 1765. Era muy parecido al *Velasco* pero, de acuerdo al propio Bryant en oficio de 4 de febrero de 1765, llevaba las cuadernas intermedias encoramentadas a los planes con sus respectivos genoles, y



(43) AMN, Fondo MN, caja 2.909, doc. 53.

claras entre cuadernas de 2 a 3 pulgadas, tal como determinaba la Real Orden de 28 de marzo de 1764 (44).

En el *San Genaro* marchó al destierro el marqués de Esquilache (1766). Asistió al socorro de Melilla en 1774, participó en las operaciones del bloqueo de Gibraltar (1779-1780), en la campaña de las Antillas y La Florida (1780-1782) y combatió en San Vicente (1797). En virtud de una estipulación del tratado secreto entre España y Francia de 1 de octubre de 1800, en cumplimiento a Real Orden de 31 de marzo de 1801, el *San Genaro* completamente armado se entregó el 24 de julio a la Marina francesa en Cádiz, recibéndolo el contralmirante Dumanoir. Tomó el nombre de *Ulysse* y luego *Tourville*; sería desguazado en 1822 (45).

El 18 de agosto de 1770, Julián de Arriaga, secretario de Marina, enviaba una carta circular a los comandantes e intendentes de los tres Departamentos, ordenando que le avisasen si en sus jurisdicciones respectivas existían modelos de navíos o fragatas descubiertos para poder observar la construcción naval en todas sus partes (46). El 31 siguiente, el intendente Juan Domingo de Medina y el general Carlos Reggio, informaban de la existencia en el arsenal, entre otros, del modelo del *San Genaro*, que fue elegido para enviar a la Corte por escrito de Arriaga a Carlos Reggio de 28 de agosto de 1770.

Sabemos que salió de Cartagena para Madrid el 1 de octubre. Cuando el general comunicó esta circunstancia al Bailío Secretario del Despacho de Marina, adjuntó una pormenorizada relación firmada por Manuel Salomón, de las 105 piezas de construcción que iban numeradas en los costados y cubiertas del navío. Curiosamente, al conservar en parte esta señalización el modelo del Musco Naval inventariado con el número 353, es una de las razones que nos han inclinado a identificarlo como perteneciente al citado barco, tal como sospechaba desde hace tiempo (47).

El modelo debe de ser coetáneo al navío real y por lo tanto construido hacia 1764; en su tallado no sería de extrañar que hubiese intervenido José Ganga, maestro escultor de bajeles de Cartagena, que ejerció el oficio desde 1747 hasta su fallecimiento en 1767 (48). En primera instancia, el modelo fue

(44) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 335.

(45) Un historial más completo de este navío se puede encontrar en la obra citada en la nota 21

(46) Véase nota 11.

(47) Véanse notas 1 y 29. Para su plena identificación, la conservadora del Musco Carmen Zamarrón examinó concienzudamente el interior del modelo, encontrando los puntales oblicuos característicos del *San Genaro*, descritos por Eduardo Bryant en su informe de 15 de marzo de 1768 (AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 341).

(48) Conocemos este dato por la solicitud de la pensión de la viuda del interesado, elevada por su hijo en 1767 (AGS, Secretaría de Marina, Individuos de Arsenales, leg. 239).

enviado, tal como dijimos, el 1 de octubre de 1770 al Palacio Real de Madrid para entregar en la Secretaría de Marina. Posteriormente pasaría al Palacio Real de San Ildefonso, donde quedó agregado a la colección del infante don Gabriel. El 26 de julio de 1774 se dio orden a José de Rojas relativa a que el arsenal de Cartagena proporcionase varios géneros para aparejarlo, pues sin duda este modelo de arsenal fue enviado a la Corte falto de artillería, arboladura, velamen, motonería y jarcia; esta labor finalizó hacia el 26 noviembre de 1774, siendo el ejecutor de la obra José del Águila, ayudante de construcción del arsenal de Cartagena (49).

Al fallecer el infante en 1778, el modelo quedó integrado en las colecciones reales y pasó al Palacio Real de Madrid, siendo instalado en el Gabinete de Máquinas y Navíos que en tiempos de Carlos IV (1799) ocupaba la sala o pieza 7.^a de la librería de S.M., situada en el ala sudeste del palacio que rodea la plaza de la Armería, entonces frente a la iglesia de San Gil. Hacia 1805, el modelo, junto con el resto de la colección real, fue trasladado a la Biblioteca particular o de cámara del monarca, donde se hallaba en mayo de 1834 cuando fue levantado y tasado el inventario de los bienes dejados a su fallecimiento por el rey Fernando VII. El 8 de junio de 1847, por orden de la reina Isabel II, se depositó el modelo del *San Genaro* junto con su magnífica urna en el Museo Naval (50).

ANEXO 8

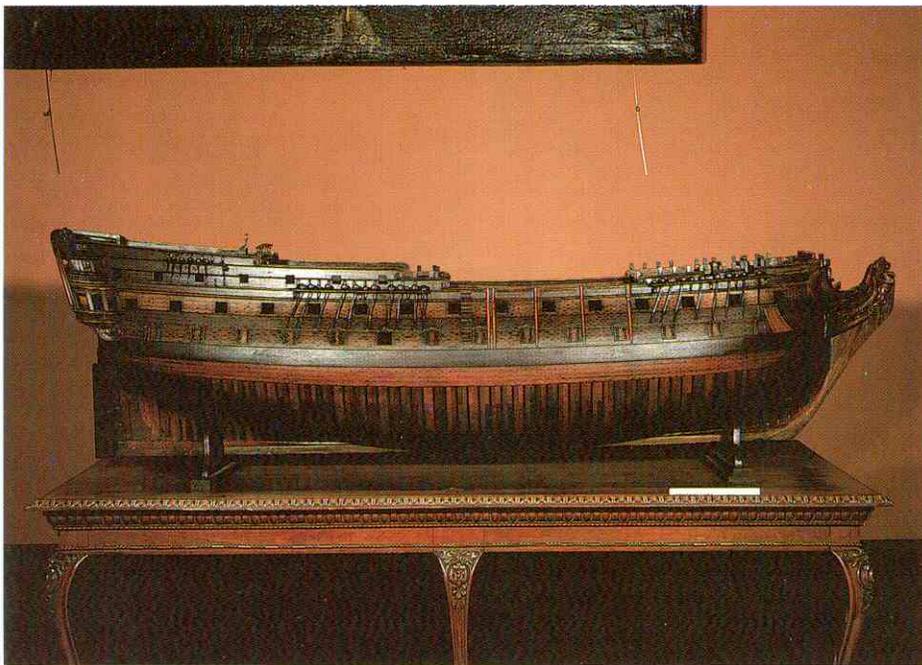
Modelo del navío *VELASCO* (1764-1797) (N.º de Inv. 916)

Este buque sería bautizado así el 11 de diciembre de 1762 por orden del rey Carlos III, para honrar la memoria del capitán de navío Luis Vicente de Velasco e Isla, muerto el 31 de julio anterior tras la celebrada y gallarda defensa del castillo del Morro de La Habana que había protagonizado. Puede decirse que su fábrica por Eduardo Bryant, llevada a cabo en Cartagena entre 1762 y 1764, era la primera de las realizadas en España llevando un riguroso control del gasto, y fue la culminación de doce años de estudios y proyectos efectuados para perfeccionar el sistema de construcción naval llamado a la inglesa preconizado por Jorge Juan y puesto en vigor por una Junta de Constructores reunida bajo su autoridad en 1752, que sufrió modificaciones en 1755.

Puesta la quilla en las gradas del arsenal de Cartagena el 21 de mayo de

(49) AGS. Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 351 y AMN, caja 2523 provisional.

(50) Véase el artículo citado en la nota 1.



1762, tras entablar el casco con madera de pino por disposición de 3 de enero de 1764, el *Velasco* fue botado el 18 de agosto siguiente. Tenía las siguientes dimensiones principales: quilla limpia 151 pies de Burgos y 6 pulgadas, manga 47 pies y 10 pulgadas, eslora 175 pies, puntal 23 pies y 2 pulgadas, plan 24 pies y 5 pulgadas, calaba a popa 25 pies y a proa 22; llevaba 9.000 quintales de lastre y desplazaba 1.683 toneladas. Desde que entró en servicio hasta 1776 montó 28 cañones de a 24 libras en la primera batería, treinta de a 18 en la segunda, ocho de a 8 en el alcázar y dos de 2 castillo, así como cuatro pedreros. Con sus planos se construyó el *San Genaro* en el mismo arsenal (1764-1765).

Una vez en servicio operó en el Mediterráneo contra el corso norteafricano (1765-1769). Asistió a la expedición de Argel (1775), y participó en la guerra contra Inglaterra, particularmente durante la primera campaña en el canal de la Mancha (1779) y las Antillas (1780-1783). Sería desguazado en Cartagena en 1797 (51).

En la relación de 25 de agosto de 1770 figura como existente en el arsenal de Cartagena un modelo del navío *Velasco*, de 70 cañones, concluido –debe

(51) Un historial más completo de este navío se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.

referirse al casco— que pienso es éste que consideramos, pues era muy parecido al *San Genaro*, construido con los mismos planos, y así parece por el aspecto exterior comparado con el del *San Genaro* (número de inventario 353). Además, la relación eslora/manga de ambos es muy similar: el modelo del supuesto *Velasco* tiene de eslora 225 cm y de manga 65 cm, lo que da una relación de 3,462, mientras que el del *San Genaro*, de 167 cm de eslora y 48 cm de manga, la relación es 3,479. En la realidad salieron de grada algo diferentes:

Navío	Quilla limpia	Manga
<i>Velasco</i>	151 pies y 6 pulgadas	47 pies y 10 pulgadas
<i>San Genaro</i>	159 pies	46 pies y 10 pulgadas

Creo que durante el tiempo transcurrido desde que el modelo número 916 del pretendido *Velasco* fue trasladado de Cartagena a Cádiz en 1810, tal como dijimos antes, y su devolución en 1818, se perdió la memoria histórica del nombre original y fue bautizado caprichosamente con el del *San Justo*, denominación que ha llegado a nuestros días, pues así figura con el número [2] en las relaciones de los existentes el 2 de noviembre de 1843 en el almacén general del arsenal de Cartagena, así como en el repetido inventario de 30 de abril de 1847. No he hallado constancia documental de la fecha exacta de remisión al Musco Naval, pero debió ser hacia 1846.

Existe otro modelo más reducido del casco del navío *Velasco* (número de inventario 5779), depositado en el Musco Naval el 24 de octubre de 1853 por Eduardo Bryant, brigadier de la Armada, perteneciente a su abuelo del mismo nombre (52).

ANEXO 9

Modelo de la fragata *SANTA ROSALÍA* (1767-1802) (N.º de Inv. 920)

El 21 de enero de 1766 se dio orden a Cartagena de construir esta fragata, titulada *Santa Rosalía* por Real Orden de 1 de noviembre, lo que fue iniciado por Eduardo Bryant plantando la quilla el 5 de junio en una grada situada al suroeste de la dársena, y sería botada el 1 de abril de 1767. Las tallas de la popa

(52) AMN, Fondo MN, caja 2.912, doc. 38.

fucron probablemente obra de José Ganga, maestro escultor de bajeles de Cartagena, que ejerció el oficio desde 1747 hasta su fallecimiento en 1767. Las dimensiones principales eran: eslora 72 codos y 2 pulgadas, quilla 61 codos, manga 17 codos y 3 pulgadas, plan 9 codos y 6 pulgadas, puntal 5 codos y 17 pulgadas, calaba a popa 6 codos y 10 pulgadas y a proa 4 codos y 6 pulgadas; desplazamiento 472 toneladas; lastre de 1.500 quintales. Durante el bloqueo de Gibraltar (1779), montaba una batería de 26 cañones de a 12 libras de peso de bala y 2 piezas de a 4 libras, así como 8 pedreros de a 2.

La *Santa Rosalia* viajó al Océano Pacífico y allí intervino en la expedición de reconocimiento de la isla de Pascua (1770); regresó a la Península con caudales en 1772. Efectuó una campaña de seis meses en la mar para prácticas de un grupo selecto de oficiales en hallar la situación por el método de las distancias lunares (1774). Participó en las operaciones de la guerra con Portugal en el Río de la Plata y costa del Brasil (1775-1777). Intervino en el bloqueo de Gibraltar (1779), y pasó a las Antillas en 1780, donde hizo la campaña de La Florida hasta 1783. Tras sendos viajes a Veracruz (1785) y Cartagena de Indias (1790), tomó parte en la guerra con Francia (1793-1794) y viajó a Perú (1795). Fue vendida en 1802 (53).

El modelo de esta fragata sufrió las mismas vicisitudes que el del *Velasco* del Anexo 8. Así, consta en la relación de 25 de agosto de 1770 como existente en el arsenal de Cartagena. Tras los movimientos a Cádiz y regreso entre 1810 y 1818, aparece en la relación de los objetos existentes el 2 de noviembre de 1843 en el almacén general del arsenal de Cartagena un modelo de *fragata de 34 cañones Santa Mónica. También está entablada por fuera desde cintas para arriba, con la cubierta por entablar con 10 pies de largo*. Por las dimensiones, esta somera descripción y el sistema de construcción, no puede corresponder a otro modelo que no sea al que actualmente tiene el número 920 del inventario del Museo Naval. Fue enviado a esta institución por el arsenal de Cartagena el 8 de octubre de 1844 con el nombre de *Santa Mónica* (54), y así figura como existente en el inventario de 30 de abril de 1847.

(53) Un historial más completo de esta fragata se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.

(54) AMN, Fondo MN, caja 2.909, doc. 20.

ANEXO 10

Modelo de galeota de la clase *LOS CUATRO SANTOS DE CARTAGENA* (a) *VIGILANTE* (1761-1765) (N.º de Inv. 94)

Frey Julián de Arriaga, secretario de Marina del rey Carlos III, en vista del constante incremento del corso norteafricano, al que no podía hacer frente exclusivamente con los jabeques puestos en servicio durante la década anterior, decidió el 9 de diciembre de 1760 emprender la construcción de dos galeotas en Cartagena, que pronto serían seguidas por otras dos unidades encargadas al mismo arsenal y, finalmente, cuatro más a fabricar en Nápoles por razones económicas.

La primera serie de cuatro galeotas de tres cañones y 130 hombres de dotación *Vigilante*, *Ligera*, *Golondrina* y *Brillante* fue construida en el arsenal de Cartagena por Eduardo Bryant con planos de Matías y José de Miranda traídos de Nápoles por Real Orden de 23 de diciembre de 1760. La construcción de la primera galeota comenzó el 25 de mayo de 1761 y recibió la denominación de *Los Cuatro Santos Cartageneros* (a) *La Vigilante*. Fue botada el 5 de septiembre siguiente. La segunda galeota *San Francisco de Borja* (a) *Ligera* cayó al agua el 10 de octubre de 1761. La tercera, denominada *San Julián* (a) *Golondrina* fue botada el 22 de mayo de 1762, y la última, la *Santa Rosalía* (a) *Brillante*, lo sería el 16 de febrero de 1763. Todas tenían las siguientes dimensiones y características: eslora 47 codos y 12 pulgadas; quilla 43 codos y 12 pulgadas; manga 7 codos y 9 pulgadas; plan 4 codos y 4 pulgadas; puntal 3 codos y 5 pulgadas; calados, a popa 2 codos y 17 pulgadas, a proa 2 codos y 11 pulgadas. Arqueaban 69 toneladas y 46/100, montaban 3 piezas de artillería y llevaban una dotación de 130 hombres. Arbolaban dos palos enterizos con velas latinas y disponían de 17 remos por banda.

Del mismo tipo y planos se encargaron a Nápoles otras cuatro bautizadas con los nombres de *Concepción*, *San José*, *San Antonio* y *San Francisco de Asís* que llegaron a Cartagena el 9 de abril de 1764 al mando del teniente de fragata Pedro Antonio Casasola Cordero.

Según iban entrando en servicio se incorporaban a las fuerzas destinadas en el Departamento y salían al corso por parejas o en conserva de los jabeques. Prestaron excelentes servicios. Excepto la *Vigilante* que resultó apresada por un jabeque argelino el 7 de septiembre de 1765, el resto fueron excluidas escalonadamente y desaparecieron por venta hacia 1784 (55).

(55) Un historial de estas galeotas se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.



Este modelo, que debió ser construido hacia 1761, consta como existente en el arsenal de Cartagena en la relación elevada a Julián de Arriaga el 25 de agosto de 1770 por el intendente Juan Domingo de Medina y el general Carlos Regio (56). También figura en la relación del 2 de noviembre de 1843 de los objetos que se hallaban en el Almacén General del arsenal, bajo el título de *modelo de galera (sic) de 4 pies de largo todo entablado y lista*. Fue enviado al Museo Naval por el arsenal de Cartagena el 8 de octubre de 1844 (57), y figura en el inventario de 30 de abril de 1847, en la Sección Primera, Construcción y Buques, bajo el epígrafe de *7. Galera (sic) construida en Cartagena de Levante*.

ANEXO 11

Modelo del jabeque, después chambequín, *AVENTURERO* (1753-1767) (N.º de Inv. 2653)

Para hacer frente a la amenaza endémica del corso norteafricano, el Marqués de la Ensenada, secretario de Marina desde 1743, decidió dedicar parte de

(56) AGS, Secretaría de Marina, Arsenales, leg. 345.

(57) AMN, Fondo MN, caja 2.909, doc. 20.

la potenciación de las fuerzas navales españolas que llevaba a cabo, a la creación de una escuadrilla de jabeques fuertemente armados. Aprovechando el adelantamiento de las obras del nuevo arsenal de Cartagena, ordenó en 1749 la construcción allí de una primera serie de unidades de este tipo de barcos, que entrarían en servicio el año siguiente con los nombres de *Galgo*, *Cazador*, *Liebre* y *Volante*. A esta serie siguió otra formada por el *Gitano* y el *Aventurero*, fabricados en el mismo astillero en 1753, mientras que los jabeques *Ibicenco* y *Catalán* fueron construidos por encargo en Palma de Mallorca para la Real Armada y entraron en servicio en 1754.

En ocasiones se sustituían las velas latinas por cuadras en todos los palos menos el mesana, quedando aparejados como las fragatas, y pasaban a denominarse chambequines, como fue el caso de este modelo del Museo Naval, que sirvió para la construcción del *Aventurero*, jabeque de origen.

El *Aventurero* fue botado en Cartagena el 12 de mayo de 1753. Montaba veinte cañones de a 8 libras de bala, dos de a seis libras y ocho de a 3 libras. Por el Reglamento de 18 de febrero de 1757, su dotación la componían 300 hombres, de ellos 52 soldados. Desde su entrada en servicio, integrado en la divisiones dedicadas al corso para proteger el comercio en el Mediterráneo contra el hostigamiento norteafricano, distinguiéndose en numerosas acciones, siendo insignia de Antonio Barceló varias veces. Fue transformado en chambequín en 1766 en el arsenal de Cartagena. Junto con el también chambequín *Andaluz*, a las órdenes del capitán de fragata José de Urrutia salió el 13 de abril de 1767 del puerto de Cádiz hacia el Río de la Plata. El 28 de junio, el *Aventurero*, mal situado, varó en el Banco Inglés al sudeste de Montevideo y se perdió totalmente, con la fortuna de salvarse la dotación (58).

Al estudiar en el Anexo 2 el modelo de jabeque del siglo XVIII con número de inventario 367, ya atribuía este modelo número 2653 al que la relación de 25 de agosto de 1770 le adjudicaba el nombre de *Aventurero*, basándome para ello en la somera descripción que nos proporciona la relación del 2 de noviembre de 1843 sobre objetos existentes en Cartagena susceptibles de enviar al recién creado Museo Naval: *Un modelo de jabeque con tajamar de violín de 20 cañones, entablado por todo, de tres pies escasos* (83,36 cm). Fue enviado por el arsenal al Museo Naval, el 8 de octubre de 1844 (59).

(58) Un historial del *Aventurero* se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.

(59) AMN. Fondo MN, caja 2909, doc. 20.

ANEXO 12

Modelo del navío *SANTA ANA* (1784-1816) (N.º de Inv. 923)

Por Real Orden de 9 de noviembre de 1782 se dispuso la construcción de este navío en el arsenal de Ferrol, sin embargo el 27 la decisión sería suspendida. El 22 de marzo de 1783, el ingeniero director José Romero y Fernández de Landa propuso reanudarla mediante la remisión a la Corte de nuevos planos de un proyecto de navío de tres puentes que consideraba ventajosamente ligero respecto a los anteriores. Titulado *Santa Ana* por disposición de mayo de 1783 y aprobados los planos el 18 de junio siguiente, se ordenó al ingeniero Miguel de la Puente procediese con viveza a la ejecución de la obra; el navío sería botado la tarde del 29 de septiembre de 1784.

Sus medidas principales fueron: eslora de aleriz a aleriz 210 pies de Burgos, quilla 185 pies y 10 pulgadas, manga 58 pies, plan 29 pies, puntal 27 pies y 6 pulgadas; calaba a popa 28 pies y una pulgada, y a proa 26 pies y una pulgada; su desplazamiento era de 2.308 toneladas según el método establecido por el Almirantazgo el 10 de marzo de 1738. El lastre presupuestado por Romero era de 4.000 quintales de hierro y 8.000 en zahorra o piedra. Montaba inicialmente 30 cañones de a 36 libras en la primera batería, 32 de a 24 en la segunda, 30 de a 12 en la tercera y 18 de a 8 en el alcázar y castillo. En Trafalgar (21 de octubre de 1805) llevaba el mismo número de piezas de los calibres de a 36 y de a 24, pero montaba 32 de a 12, 10 de a 8, 10 obuses de a 48, 2 obuses de a 32, 6 obuses de a 24 y 4 obuses de a 4; en total 130 piezas de artillería.

Las embarcaciones menores del *Santa Ana* participaron en las acciones del bloqueo británico de Cádiz (1797) y en la salida de la escuadra de Mazarredo para levantarla (1798). Varó al partir de Cádiz para Brest en conserva de la escuadra combinada hispano francesa (1799). Intervino destacadamente en el combate de Trafalgar como insignia del teniente general Ignacio María de Álava. En pleno sitio de Cádiz por los franceses pasó a La Habana en 1810 y allí se fue a pique en 1817 por falta de carena (60).

Tradicionalmente se atribuye a una iniciativa de Casimiro Vigodet la orden de construcción de este modelo en el arsenal de Cartagena hacia 1824 (61). No deja de ser extraño se adoptase tal disposición en fecha tan tardía y sin causa

(60) Un historial más completo de este navío se puede encontrar en la obra citada en la nota 21.

(61) Véase la obra mencionada en la nota 26, págs. 150 y 151. En 1824, Casimiro Vigodet era capitán de fragata, segundo comandante de la fragata *Lealtad*, en grada y segundo comandante interino del arsenal de Ferrol (*Lista general de la Real Armada. Marzo de 1824*. Ms. propiedad del autor).

aparente, cuando hacía años que desgraciadamente la Armada había perdido sus últimos navíos de tres puentes, y más sin aportar la documentación que lo pueda atestiguar.

Aparte del plenamente identificado modelo del *Santísima Trinidad* (Anexo 1), gracias a la tantas veces citada relación de 25 de agosto de 1770, tenemos constancia de la existencia de otro de un navío de tres puentes del siglo XVIII. En efecto, en ella el intendente Juan Domingo de Medina y el general Carlos Reggio, informaban a Arriaga de la presencia en el arsenal de Cartagena del modelo de *un navío de tres puentes de 11 a 12 pies de largo, arbolado y aparejado con su correspondiente velamen, con el aparejo completo y tan metódica y prólijamente dispuesto como si hubiera de salir a navegar*. Sin embargo, no aparece en la relación del 2 de noviembre de 1843 sobre objetos existentes en Cartagena, pero sí en la lista de los fondos remitidos al Museo Naval el 28 de septiembre de 1846 por la Comandancia General del mismo Departamento (62), sin duda el pretendido *Santa Ana*, número 923 del inventario actual.

A la vista de estos antecedentes y del aspecto del modelo, que ha sufrido restauraciones desafortunadas a lo largo de los años, en primer lugar me inclino a descartar sea el existente en Cartagena en 1770, y en segundo, creo que fue construido en el arsenal de Cartagena entre 1843 y 1846, expresamente para el Museo Naval recién creado en Madrid, siguiendo parcialmente los planos del sistema de Romero y Landa, aunque la única constancia documental para mantener esta atribución sea el inventario del 30 de abril de 1847, donde figura en la Sección Tercera, Artillería y Subinspección, con el número 10. Navío *Santa Ana* con todo su aparejo (63).

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AGMAB	Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” de El Viso del Marqués
AMN	Archivo del Museo Naval de Madrid
MN	Musco Naval
MNC	Musco Naval de Cartagena
AGS	Archivo General de Simancas (Valladolid)

(62) AMN, Fondo MN, caja 2.909, docs. 81 y 88.

(63) AMN, Fondo MN, caja 2.910, doc. 42.