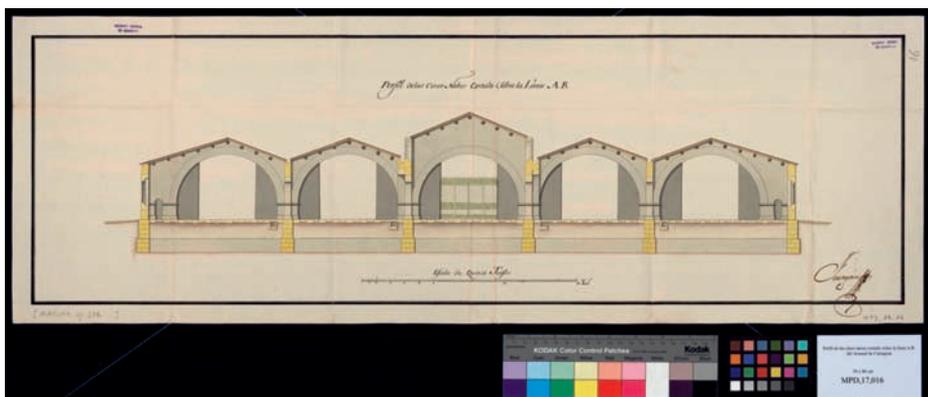


EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1750-1753) Y EL TENIENTE GENERAL FRANCISCO LIAÑO Y ARJONA

Juan GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería

Publicados con anterioridad los bosquejos biográficos del conde de Clavijo y del marqués de la Victoria, con especial referencia a su época de mando al frente de la comandancia general del Departamento Marítimo de Cartagena de Levante, abarcando los primeros años de creación y formación de proyectos para la construcción de su arsenal, me propongo, en este trabajo y en esa misma línea, exponer el del teniente general Francisco Liaño y Arjona que sucedió en el mando del departamento al último de los citados (1).



Perfil de las cinco naves en el arsenal de Cartagena. AGS: M. P. y D. XVII-16.

En efecto, encontrándose destinado en el departamento de Cádiz, el jefe de escuadra Francisco Liaño y Arjona fue nombrado, por real orden de 28 de febrero de 1750, comandante general del Departamento Marítimo de Cartagena de Levante, tomando posesión el 27 de abril siguiente por entrega del capitán de navío Carlos Regio y Gravina, que lo había venido desempeñando con carácter interino desde el 16 de marzo, tras la marcha a Cádiz del marqués de

(1) RGM: agosto/septiembre, 2003 y julio, 2007.

la Victoria (2). El tiempo de mando del general Liaño corresponde a los primeros años de lo que algunos autores han calificado, en el proceso de construcción de la base naval de Cartagena, como período Feringán - Vodopich, en que se construye dicha base para la Armada Real, pues suprimida la escuadra de galeras en 1748, servirá de apostadero para toda clase de buques de esa Armada Real.

En estos años, que corresponden al reinado de Fernando VI, serán principalmente el marqués de la Ensenada como secretario de Estado de los despachos de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, y el intendente del departamento Francisco Barrero y Peláez, los que siguiendo «... el ánimo del rey que en las obras de este puerto y arsenal se trabaje con la actividad posible...», quienes impulsen y faciliten, gestionando los caudales necesarios y proporcionando los medios adecuados, la incesante actividad que desplegarán el ingeniero militar Sebastián Feringán Cortés, como director de las obras, y sus ayudantes los también ingenieros José Dufresne, Mateo Vodopich y Pedro Torbe, que tendrán bajo su responsabilidad en torno a cinco mil hombres, de ellos 1.900 de maestranza y el resto esclavos y forzados, llegando a recorrer toda la región para disponer de los mejores materiales en una obra que, además de ser sólida y hermosa, debe aunar lo funcional con lo estético. Así lo manifiesta Feringán en un informe remitido al marqués de la Ensenada, exponiendo que los dos primeros trabajan con aplicación y buena voluntad, y el último que «... estaba en Orihuela he llamado para los reparos de la plaza; y aunque hubiera seis, no son bastantes en dando principio a las obras; así para que se instruyan, como para que estén asistidas, y porque Señor Excmo., yo puedo incurrir en alguna indisposición y es preciso tenga con quien manejarme» (3).

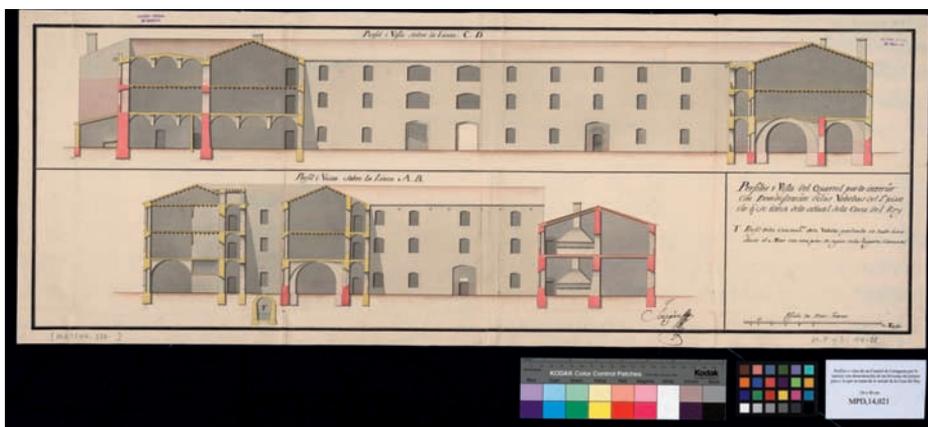
A finales del mes de enero de 1750 ya ha enviado Feringán a Ensenada los planos y el presupuesto, previstos en el proyecto general aprobado, de las cinco naves que se han de construir para conservar y fabricar la arboladura de los navíos de S.M., lo que nos da una idea no sólo de la grandeza de la obra comenzada, sino también que se debe atender «a la hermosura y mayor firmeza», pues además añade Feringán en su exposición que «toda esta fachada, de 280 toesas de largo, unida a un nivel, terminada arriba por una cornisa y tres frontones, la voy a poner en un papel para que unida se demuestre toda su construcción y decoración y ya se vea lo que ha de ser la obra, en la que causará toda satisfacción porque tendrá vista desde el puerto natural, del comercio, de la ciudad, de la entrada del Arsenal, y del paseo sobre el malecón, y la natural desde la dársena y muelles de ella», ascendiendo el presupuesto a 1.763.602 reales y 30 maravedíes de vellón. También trabajan en el canal para las avenidas «... continuando su ensanche y declibios las cuatro brigadas de operarios y una de moros...»; así mismo trabajan tres brigadas en rellenar los lodos secos que se habían vaciado al norte de los almacenes, «... y en el terreno de un baluarte que quiso ser en lo antiguo, trabajan dos brigadas,

(2) ANC: caja 193, 1.

(3) AGS: Marina, leg. 376.

y hoy se han puesto veinte peones más a destajo, y todos éstos concurren con la tierra que se remueve, a igualar el terreno del Arsenal, hacer fácil sus entradas, tener sitio, para poner materiales y disponer el terreno para la construcción de los muelles de la dársena»; y «... en la Casa del Rey las tres paredes que se levantan y pilares para los arcos, con la mira a que lo que ahora se hace pueda servir de cuartel, en esta semana quedan todas al nivel y altura de cuatro pies, y se dejaran descansar, ínterin se hacen, otros reparos precisos en uno de los almacenes de ella, que sirva para alojamiento» (4).

Respecto a las construcciones de carácter logístico, a finales de febrero, remite también los planos correspondientes al proyecto de cuartel para dos batallones de Marina y pabellón para sus oficiales que se levantará en terrenos de la antigua Casa del Rey aprovechando lo que de ella queda, según lo señalado en el proyecto general aprobado por S.M., dando frente su fachada principal a la calle Real, al arsenal y muro que lo encierra, cuyos presupuestos ascienden a 481.628 reales de vellón y 472.555 reales de vellón y 23 maravedís, respectivamente (5).



Perfil del cuartel de batallones en la Casa del Rey en la calle Real de Cartagena.
AGS: M. P. y D. XIV-21.

Y en la misma forma, en la primera decena del mes de marzo, remite los planos correspondientes a la herrería para fábrica de áncoras, herrajes y cerrajería, cuya «colocación la hago en el sitio que comprende el Proyecto General, arrimándola, más que en él se demuestra, al dique de las maderas de roble, para que por el canal, que con más fondo de agua ha de quedar en medio, puedan con pasa caballos, recibir en la misma puerta del sur de la herrería, las áncoras y hierros de peso que se fabricasen, y facilitar su conducción por

(4) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XXI-12, XVII-16 y 18.

(5) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XVII-15, IV-71, XIV-21 y VI-82.

agua...» adjuntando el presupuesto del coste de dichas obras por un importe de 250.000 reales de vellón (6).

Son tiempos difíciles, no sólo por la enorme complejidad de las obras ya comenzadas y los proyectos que han de seguir realizándose para la construcción del arsenal, así como la puesta en servicio y mantenimiento de las fortificaciones realizadas con anterioridad a levante y poniente de la dársena del puerto por el ingeniero Esteban de Panon; sino que además hay que atender a la seguridad en el tráfico marítimo, por lo que a la llegada del nuevo comandante general ya se está cumplimentando la orden recibida en cuanto a perseguir y apresar a las fragatas y jabeques argelinos que merodean por nuestras costas, para lo que «... â cargo del Jefe de escuadra dn. Pedro de la Cerda, los Navíos Sn. Phelipe, y Nueva-España y los quatro Javeques que aí se están construyendo, cuya habilitación, y armamento quiere S.M. se efectúe quanto antes sea posible.

»Estos dos Navíos deberán armarse, pertrecharse, y bastimentarse por tres meses de campaña en el puerto de Cádiz, â donde se espera lleguen mui en breve.

»A sus bordos conducirán todo el 6.º Batallón de Marina con sus oficiales, el qual â su arribo â esse Puerto debe desembarcarse, y subsistir de pie fixo en esse Departamento.

»Del 7.º Batallón que existe en él, se han de guarnecer los dos Navíos y quatro Javeques, poniéndose en el Sn. Phelipe 150 hombres, incluso Oficiales, Sargentos, Cabos y Tambores; en la Nueva-España una compañía completa con sus oficiales; y en cada uno de los Jabeques, un Oficial de Infantería, dos Sargentos, quatro Cabos, un Tambor y 60 Soldados.

»Además, se transportarán en los Navíos quatro Guardias-Marina, quatro 1ºs, Cabos, y 16 Artilleros de las Brigadas, para que sirvan en los Javeques, cuyos Comm.tes. deberá nombrar dn. Francisco de Liaño de acuerdo con dn. Pedro de la Cerda, teniendo presente, que convendrá, que sean Ten,tes sueltos de Navío, y de Fragata.

»Luego que Cerda aya desembarcado el 6.º Batallón, Guardias- Marina, y destacamento de Artillería, y recogido la guarnición de sus dos Navíos, debe hacer vela â Mallorca, y Barcelona para transportar â esse Puerto la Marinería Mallorquina, y Catalana, que tendrán prompta los Ministros respectivos, para el armamento de los Javeques, â cuyo efecto dará V.S. también sus providencias, como ya se le ha dicho, para juntar oportunamente la que debe sacarse de las Costas de Murcia, y Valencia.

»Guarnecidos, y tripulados en la forma que ya se ha dicho, los Navíos, y Javeques, bastimentados, y pertrechados para tres, ô quatro meses de campaña, y socorridos oficiales, tripulaciones, y guarniciones con tres pagas de sus sueldos, y los Comandantes con el equivalente â otras tres de gratificación de mesa, inclusa aquella cantidad que aun no huvieren devengado, de las pagas con que unos, y otros ayan sido socorridos en Cádiz, Mallorca, Cataluña y ese

(6) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. VI-81 y XIV-20.

Puerto; debe salir â la mar dn. Pedro de la Cerda â emplearse en el curso según las instrucciones que de aquí se le comunicarán.

»Esta escuadra debe entrar en esse Puerto a tomar víveres y pertrechos quando los necesite, y V.S. tenerlos promptos para que sin demora buelva este Oficial General a continuar el curso.

»Del caudal que se diere por essa tesorería de Marina para este socorro de pagas, deberá V.S. passar â mis manos una noticia para su reemplazo y expresar en relación separada lo que importa una paga, inclusa la mesa, de todos los oficiales, tripulación, y guarniciones de los 6 Buques, para que se consigne, y estén todos puntualmente pagados, rebajada aquella cantidad, que ya está considerada en la dotación ordinaria del Departamento.

»Y siendo mui conveniente se observe la remuda de los oficiales, guarniciones, y marinería de Navíos, y Javeques, para que assi se habilite mucha gente en esta pequeña esquadra, y no la sea gravoso el servicio en ella, deberán V.S., o dn. Francisco Liaño, y dn. Pedro de la Cerda convenir los tiempos, número, y classes en que aya de practicarse, con el menos gasto de la Rl. Hacienda que sea posible, sin perjuicio de la Marinería, ni atraso del servicio para cuyo logro se hace preciso concurra cada uno con las providencias que les pertenezcan.

»Todo lo cual participo â V.S. de ôrd de S.M. para su inteligencia, y puntual cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde a V.S. ms. as. como do. Madrid 28 de marzo de 1750. Marqués de la Ensenada. Sr. D. Francisco Barrero». Sin embargo la arribada a este puerto de de la Cerda no se producirá hasta el 24 de agosto (7).

Pero signifiquemos los servicios prestados a la Marina hasta este momento por el general Liaño, caballero de la Orden de San Juan en las encomiendas de Villa Escusa y Cañizar, nuevo comandante general del departamento. Nacido en Fuentes de León (Badajoz) en el año 1668 (8) empezó a servir muy joven en la Marina y cuando vino a España Felipe V le prestó vasallaje combatiendo en la guerra de Sucesión bajo sus banderas, tomando parte en el bloqueo de Barcelona embarcado en la escuadra del general Andrés del Pez (1714) y en la expedición que para recobrar Mallorca zarpó de Barcelona con la escuadra del general Pedro Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán Núñez (1715). Finalizada la guerra tomó parte en la expedición a Cerdeña (1717) embarcado en la escuadra del marqués de Mari y en la conquista de Sicilia con la escuadra de Antonio de Gaztañeta, combatiendo con esta última en la conquista de Palermo y Mesina; así como en el combate naval de cabo Passaro frente al almirante Bing al mando de la fragata *San Felipe* (1718), donde después de quedar herido fue hecho prisionero.

(7) ANC: PIIG caja 35 exps. 1 y 2.

(8) MORAGRIEGA CARVAJAL, Silverio: *Diccionario heráldico-genealógico de los principales apellidos*. Revista Hidalguía n.º 254, enero-febrero 1996, Madrid. En el archivo parroquial de Fuentes de León, libro de bautismos, tomo 3, folio 161 se encuentra la siguiente partida: al margen «Francisco, hijo de don Juan de Liaño Arjona Despinosa y de doña Isabel de Monroy,



Francisco de Liaño y Arjona. Museo Marítimo de la Torre del Oro, Sevilla.

Una vez canjeado y ascendido a capitán de fragata, desde el 23 enero de 1719, asistió al socorro de la plaza de Ceuta (1720); más tarde y ascendido a capitán de navío desde el 4 de diciembre de 1730 participa embarcado al mando del navío *San Isidro*, de la escuadra del general Francisco Cornejo, en la expedición que al mando del conde de Montemar desde Alicante se dirigió a Orán (1732), siendo elegido junto a los capitanes de navío Juan José Navarro y el conde de Bena-Masserano para formar el Estado Mayor que se ocupó del planeamiento y dirección de las operaciones de desembarco en la playa de las Aguadas, por cuyo comportamiento fue acreedor a una recomendación (9).

En el año 1733, al mando del navío *Real Felipe*, zarpa de Barcelona en el mes de noviembre para escoltar

un convoy de tropas a Nápoles, formando división con los navíos *Galicia* y *Santa Teresa*, en la escuadra al mando del conde de Clavijo, regresando a Cádiz el 18 de julio de 1734, quedando su navío en carena en el arsenal de La Carraca. En mayo de 1735, al mando del navío *El Conquistador*, zarpa de Cádiz con rumbo a Cartagena de Indias llevando a bordo al virrey del Perú, al obispo electo de Popayán y al oficial de Marina Jorge Juan, este último con objeto de incorporarse a la comisión científica para la que había sido designado. A su regreso asciende a jefe de escuadra y es designado para el mando del departamento de Ferrol que desempeñará entre los años 1737 y 1739. A mediados del año 1740, manda la escuadra de Cádiz y ante la amenaza que supone la posible llegada de una escuadra británica, el 20 de agosto reúne una junta en La Carraca disponiendo las medidas necesarias para su defensa y

en la villa de Fuentes de León, a treinta y un días del mes de octubre de mil seiscientos sesenta y ocho, yo don José M.^a de la Flor, caballero del Hábito de Santiago y cura propio de la parroquia de esta villa, puse los santos óleos y bauticé a un hijo de don Juan de Liaño Arjona Despinosa y de doña Isabel Monroy, su legítima mujer, a quien en caso de necesidad había echado agua el día catorce del mismo mes. Y lo llamé Francisco. Fue su padrino en ambas funciones don Juan de Liaño, su abuelo, a quien advertí el parentesco espiritual y demás obligaciones, siendo testigos don Lorenzo Despinosa, el licenciado Bigomar, Francisco Lozano y otros. Y por verdad lo firmo. José M.^a de la Flor Damasceno, rubricado».

(9) BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*. Barcelona, 2001: El análisis de cada una de las operaciones citadas anteriormente puede ser estudiado en esta obra.

entre ellas utilizar varios buques de los que se encuentran en carena como baterías flotantes (10).

Más tarde realizó importantes comisiones diplomáticas ante la Regencia de Túnez y transporte de tropas a las plazas de África e Islas Canarias (11), aunque su delicada salud le obligará a ser relevado en ocasiones por el de la misma clase Juan José Navarro de Viana, «... a cuyas órdenes, por enfermedad de don Francisco Liaño, se pusieron los nueve navíos que mandaba este jefe» (12).

A pesar de su avanzada edad y resentida salud, todavía en el año 1748 se le ordenará una nueva misión, escoltar una flota de azogues, zarpando de Cádiz el 14 de marzo al mando de una escuadra; pero atacado por buques británicos y sufriendo importantes pérdidas hubo de regresar a puerto, desembarcando definitivamente. En el año 1750 se le asigna el mando del departamento de Cartagena, que le es otorgado como relevo del marqués de la Victoria, esperando encontrar el deseado restablecimiento por las penalidades sufridas en los avatares del servicio en la mar. Su arribada a Cartagena ocurre en unos momentos de gran expectación, producida por el anuncio de la inminente llegada de los constructores ingleses contratados por Jorge Juan en Londres y a cuyo frente figura Edward Bryant (13), que comenzarán sus actividades en los astilleros desarrollándolas simultáneamente con las obras del arsenal,

(10) QUINTERO, José: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*.

(11) Biblioteca de la Universidad de Sevilla, signatura 330-125. Noticia de la escuadra de S.M que salió de Cádiz el 16 de abril de 1741, del cargo del jefe de escuadra don Francisco Liaño... La escuadra que mandaba Liaño en abril de 1741, y que partió de Cádiz, estaba compuesta por los navíos: *Santa Isabel* de 80 cañones; *San Fernando*, *Santa Teresa*, *Poder* y *Soberbio* de 60 cañones; *Neptuno* y *Brillante* de 56 cañones; *Alcón* de 52 cañones, y *San Xavier* de 50 cañones. Embarcaban en sus tripulaciones 4.653 hombres. Deben incorporársele los navíos *León* y *San Isidro* de 70 cañones; y *Galga* de 54 cañones.

(12) VARGAS PONCE, José: *Vida de D. Juan Josef Navarro, primer marqués de la Victoria*. Madrid, 1808.

(13) Sobre las peripecias y personalidad de este constructor nos ofrece una breve semblanza el viajero Christopher Hervey Esq., en sus *Letters from Portugal, Spain, Italy and Germany in the years 1759, 1760 y 1761*, publicada en Londres en 1785, a su paso por Cartagena en la primavera del año 1760: «Ayer llegué a esta ciudad, montado en la silla de un caballo, y he estado paseando todo el día para ver el puerto y las fortificaciones, acompañado por el Sr. Bryan, el principal armador de este puerto. Es un inglés que llegó a España atraído por la idea de enriquecerse. El abandono de su país de origen para servir a extranjeros es una acción reprochable, pero no obstante creo que su caso tiene disculpa.

»La Historia de esa atracción por otro país, según su propio relato, es como sigue: El era capataz para un tal Mr. Bird, en nuestros astilleros de Deptford. Un buen día notó que, a menudo, un tipo le seguía, y al encontrarse se quitaba el sombrero a modo de saludo. Por fin, un día, le preguntó que quería, y el desconocido respondió que el lugar era demasiado público para lo que quería decirle. Quedaron en verse aquella tarde en una taberna, y así lo hicieron. No obstante, nada quedó claro sino algunas vagas insinuaciones. Una segunda entrevista terminó en la misma forma y quedaron en verse por tercera vez, y así quedó la cosa: Finalmente el Sr. Bryan dijo que no concedería otra entrevista a aquel tipo extraño si no le decía claramente qué es lo que quería.

siguiendo a la serie de 4 jabeques, ya comenzada (14), la de 4 navíos, 6 fragatas (15) y 2 jabeques más, de los que algunos de ellos se botaron en este periodo (16). El constructor inglés y su oficial Guillermo Richards habían sido admitidos al real servicio de S.M. con sueldo y condiciones previamente estipuladas en convenio suscrito por ambas partes (17) y se han presentado en este departamento «... para encargarse en él de la Construcción de Navíos, según sus reglas y medidas, sin intervención de otro alguno constructor...» (18), ya que desde el mes de julio de 1750 se encontraban destinados en Cartagena siguiendo órdenes del marqués de la Ensenada (19), presentándose

»El fraile irlandés, pues eso es lo que era, le dijo que le había tenido tanto tiempo en suspense sólo para probar si él era idóneo para lo que le iba a proponer. Le hizo varias ofertas de parte del rey de España, que finalmente fueron aceptadas.

»Considere, dice el Sr. Bryan, mi jefe Mr. Bird, me pagaba solamente 600 libras al año. Vine a España siendo mi propio jefe y hoy por hoy gano más de seis veces esa suma. Pensaba que la ventaja de este trabajo era demasiado grande como para que mi familia no lo aceptara. Incluso nuestros gastos serían totalmente cubiertos, todos mis muebles y pertenencias serían enviados a España después de mi llegada”. En resumen, puso rumbo desde la isla de Wight hasta el Maure de Grace, y de allí a París.

»El embajador español en París, le proporcionó la cantidad de dinero que necesitó: Al pasar por casa de Lord Albemarle, nuestro entonces embajador británico en Francia, experimentó la sensación de traición a su patria; pero ya era demasiado tarde para volverse atrás y reanudó su viaje hacia la frontera española, sin parar en el camino.

»Ignorando cualquier otra lengua que el inglés, y no teniendo demasiado cuidado con el dinero del rey de España, solía ofrecer su bolsa abierta a merced de los poco escrupulosos poseedores. El primer lugar que pisó fue El Ferrol, cerca de La Coruña (The Groyne), pero más tarde fue trasladado hasta aquí.

»Sigue siendo un firme protestante, pese a todos los intentos e incluso grandes ofrecimientos que ha recibido. En los acuerdos que él formuló con la corte de España figuraba una cláusula por la que él nunca sería molestado en sus ideas religiosas, y tendría libertad para rescindir el contrato cuando quisiese. Aunque no se le ha impuesto nada en contrario a sus ideas religiosas, se queja bastante de lo antipático de sus insinuaciones y de las burlas de sus empleados. De todas formas, rescindir el contrato, no le es de ninguna utilidad puesto que él, no puede volver a Inglaterra.

»Nunca vi una persona lamentarse tanto por su patria; más la decisión de nuestro gobierno de perdonarle o no, tras sus muchas peticiones de clemencias, dependerá de personas de más alta jerarquía que yo». TORRES-FONTES SUÁREZ, Cristina: *Viajes de extranjeros por el reino de Murcia*, tomo II. Murcia, 1996.

(14) El 16 de octubre de 1750 el marqués de la Ensenada previene a Liaño «... que en este invierno se ejecuten en los cuatro jabeques las obras que ha proyectado D. Jorge Juan para que queden más desahogadas sus chazas y más fácil el manejo de su artillería». AMC: CH 2217-16.

(15) CVP: fol. 327, doc. 280, tomo XXXIV, VI: 1751-09-04 Carta del marqués de la Ensenada a Francisco Barrero para que sólo se construyan tres fragatas de las seis que se habían dicho anteriormente.

(16) AGS: M. P. y D. XXIV-1, Plano de construcción del jabeque *Liebre* en el arsenal de Cartagena y M. P. y D. XV-65, dibujos de distintas piezas de madera para la fabricación de los navíos del rey.

(17) Cuadro n.º 1.

(18) AMC: caja 4, exp. 5.

(19) CVP: fol. 220, doc. 173, tomo XXXIV, VI.

el día 23 (20), y para facilitar su trabajo se destinó también a este departamento al intérprete de lengua David Lawles, que se encontraba en San Sebastián, con un sueldo de 400 reales de vellón al mes (21).

Cuadro n.º 1

Artículos de convención plenamente recibidos hoy día 15 de marzo de 1750 entre Mr. Jogues en nombre de S.M. Católica y Mr. Eduardo Bryant.

Por cuanto el dicho Eduardo Bryant conviene con el dicho Mr. Jogues (debajo de las condiciones que se siguen) en ir a uno de los Astilleros de S.M. Católica en el Reino de España para ser y permanecer en dicho Astillero en el empleo de Maestro Constructor. El dicho Eduardo Bryant promete de su parte que se hubieren de hacer y reparar en dicho Astillero, según su mejor conocimiento y capacidad, y según el mejor y más nuevo método que se practica en Inglaterra en consideración de lo que convinieron.

1.º Que al dicho Eduardo Bryant se le dará el sueldo de trescientas libras esterlinas al año, y esto por todos los que él continuare en el empleo sobre dicho; cuya paga se hará en tales trescientas libras esterlinas o en moneda equivalente en España, pagándole lo correspondiente de ellas mensualmente, pero descontando cincuenta que quiere se satisfagan en Inglaterra (esto es veinte y cinco cada seis meses) a su hermano Guillermo Bryant, durante el mismo tiempo que se mantuviere en el empleo sobre dicho.

2.º Que al dicho Eduardo Bryant se le dará casa en que vivir con familia en el mismo Astillero libre de todas composiciones; y se le concederán los privilegios de criados, y demás que gozan los constructores, en los Astilleros de Inglaterra, corriendo su sueldo desde el primero día de marzo ya pasado estilo nuevo.

3.º Que al dicho Eduardo Bryant se le dará todo el dinero necesario para poder proveerse de los instrumentos y alhajas que hubiere menester, el cual se rebajará de su sueldo, descontando por esto cinco libras esterlinas al mes, empezando después de evacuado el primer año de servicio y paga.

4.º Que al dicho Eduardo Bryant se le pagarán todos los gastos de su viaje y los de su familia hasta que se pongan en el Astillero que S.M. Católica les destinará.

5.º Que la familia de dicho Eduardo Bryant, durante el tiempo que se mantuviere en Inglaterra, y camino hasta ponerla en el mismo Astillero, se le

(20) ANC: caja 756, 6, 8 y 11. En los libros de Contaduría de esta época consta Eduardo Bryant como constructor de bajeles de la Real Armada y ayudante de capitán de maestranza, destinado por real orden de 8 de julio al haberle admitido S.M. en su real servicio para construir navíos en este puerto y presentado el 23 de julio de 1750, con 2.258 reales y 28 maravedíes de vellón líquidos al mes. Todo ello bajo los pactos y condiciones que estipuló con él Mr. Jogues en nombre de S.M., efectivo desde el 1 de marzo del mismo año 1750.

(21) ANC: 1751 y 1752, caja 756, 8, y caja 34, exp. 9.

dará todo lo que necesitare para mantenerse, descontando estos gastos del sueldo de dicho Eduardo Bryant según se tiene dicho arriba.

6.º Que el dicho Eduardo Bryant tendrá libertad de gozar del dicho empleo de Constructor, y de su sueldo con todos los privilegios que le son anexos y gozan en el Reino de España los Constructores, por toda su vida, o por todo el tiempo que el dicho Bryant gustare.

7.º Que al dicho Bryant ni a su familia no se le podrá obligar ni compeler a que vaya a ninguno de los dominios del Rey fuera de la Península de España sin que preceda su libre consentimiento.

8.º Que el dicho Eduardo Bryant y su familia estarán en plena libertad para irse siempre y cuando convinieren a su Patria o cualquiera de los dominios del Rey de Inglaterra, sin que ninguno de los vasallos de S.M. Católica les ponga el menor impedimento en ello.

9.º Que el dicho Eduardo Bryant y su familia quedara [n] en toda libertad para profesar y ejercer la religión que gustare [n], sin que se le ponga en ello el menor embarazo, y sin ser por esto o cualquier otra cosa maltratado por ninguno de los vasallos de S.M. Católica, ni extranjeros.

Todos los cuales capítulos están convenidos entre el dicho Mr. Jogues, en nombre de S.M. Católica, y el dicho Eduardo Bryant, que prometen guardar fiel y legalmente.

Mr. Jogues, en nombre de S.M. Católica, y Guillermo Richards convienen también.

Que los antecedentes capítulos de convención entre aquel y el Mr. Eduardo Bryant corran y sirvan para entre los dos igualmente con las diferencias que al dicho Guillermo Richards se le dará empleo de Maestro de lo menudo en el mismo Astillero que estuviere Mr. Eduardo Bryant por ser voluntad de ambos el no separarse. Que se le darán ciento cincuenta libras esterlinas de sueldo al año, pagándole doce y media mensualmente y sin que de ellos se satisfaga cosa alguna en Inglaterra, y que lo que se habrá de descontar mensualmente, después de evacuado el primer año de servicio en satisfacción del dinero que aquí se le adelante, serán solas dos y media libras esterlinas (22).

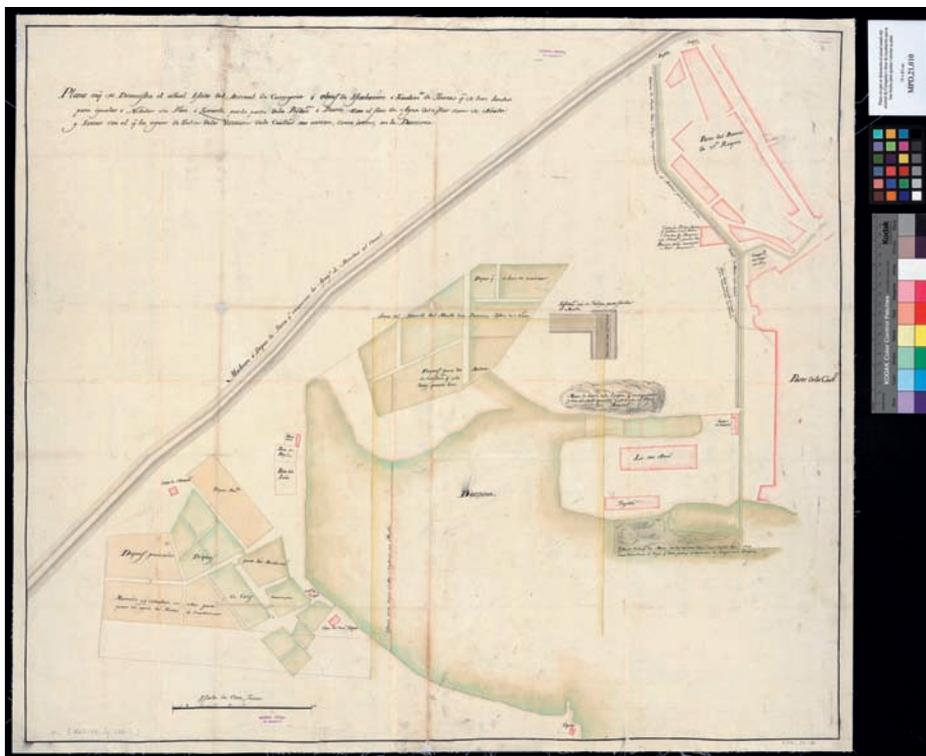
La construcción naval había comenzado por real orden de 8 de julio de 1750, disponiendo que la «... construcción en esse Puerto de un Navio de 70 cañones, que deberá correr a cargo de Mter. Bryant, constructor inglés, que con esta mira passa â él, â fin de que en su inteligencia, y de lo que ademas se previene sobre el buen tratamiento de este sujeto, concorra V.S., y disponga lo conveniente en la parte que le toca...» (23). Y también por real orden de 22 de julio de 1750 se reglamenta el artillado de los navíos de la Real Armada según su porte (24), así como el 14 de noviembre se dispone que el primero de los

(22) AMC: caja 4, exp. 5.

(23) AMC: caja 4, exp. 5.

(24) ANC: caja 35, exp. 2.

navíos de 70 cañones que se construye en este puerto se nombre *Septentrión* y tenga por santo de su advocación a San Hermenegildo (25).



AGS: M. P. y D. XXI-10.

En tan corto espacio de tiempo han adelantado las obras de manera que a mediados de julio ya puede Feringán enviar a Ensenada un plano que demuestra el estado actual de las excavaciones efectuadas y el cierre de la dársena del arsenal por la parte de la ciudad, para impedir la entrada de las aguas de lluvia, pues «... después de haber igualado todo su suelo con las tierras que se han removido, que antes era impracticable y lleno de muladares, y hoy hace un hermoso plano cercado provisionalmente, con el foso y especie de parapeto, con su camino de rondas y garitas en los ángulos en la forma que se demuestra, y sólo con dos entradas una para los materiales y otra por la población, y la zanja o foso de agua, desde el mar al primer ángulo, es ya parte de la excavación para fundar la cerca del Arsenal que he proyectado y la bóveda que se ha de construir para los lugares comunes del Hospital y Cuartel». Las

(25) AMC: caja 4, exp. 39.

dificultades que se hacen presentes en los trabajos iniciales quedan reflejadas en la exacta exposición que hace Feringán ya que «... el estacado provisional que dispondré para cortar el mar y poder continuar la excavación de los muelles, por los diques, canal de los almacenes y línea del oeste; y en el ángulo del testero, la excavación en que ahora se trabaja, y palplanchado que se forma en lo hondo para contener las tierras y bajar a fundar a los 35 pies castellanos en el que trabajan los moros con más adelantamiento del que yo esperé, y sin embargo de la grande resistencia que hace el terreno, en los cinco a siete pies reales que les falta entrar a las estacas, para que queden sus cabezas de nivel. Con cada maza se clavan por lo regular doce piezas al día que a las dos corresponden, doce tablones y doce estacas, por lo que preveo que con las cuatro mazas se podrá correr dos toesas y media al día como en el siguiente terreno, no se halle tanta resistencia que no lo permita como sucedió el jueves de la semana pasada, que solas cinco piezas pudo clavar una maza...» (26).

Una importante noticia se produce el 16 de agosto de 1750 ordenando la presencia en Cartagena de un prestigioso marino (27), se trata del capitán de navío Jorge Juan Santacilia, que enviado por el marques de la Ensenada debe conferenciar con el ingeniero Sebastián Feringán sobre los diques de carenar en seco necesarios para incluir en el proyecto; así como convenir el paraje donde conviene establecerlos, acordándose finalmente que se situarán en el lado norte de la dársena (28). Se saldaban así los reparos que desde los primeros años el conde de Clavijo le ponía a Feringán «... de quien no disputo la ciencia, porque le contemplo muy hábil, lo que le niego es la práctica de trabajar en agua y pilotaje, lo que se adquiere con la experiencia, que no puede tener por ser esta la primera obra en que se ensaya; y siendo esta de tanta entidad, parece se debía buscar, a cualquier precio, quien fuera el más perito para perfeccionarla...» (29).

Las observaciones de Jorge Juan no sólo afectarán a la construcción de los diques, pues también en cuanto a la construcción de los cuatro jabeques redacta un plano que se le hace llegar a los constructores «... para que queden mas desahogadas sus chazas, y más fácil manejo de su Artillería...» (30), así como se le ha encargado que redacte una instrucción para el régimen de las fábricas, manufactura de la jarcia, y lonas en todas sus clases, dando mientras tanto reglas y experimentos para que la jarcia y las lonas se hagan con cuanta perfección sea posible y aunque no se dispone de edificios definitivos, en los

(26) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XXI-10.

(27) CVP, vol. III, tomo 3B, doc. 56, fols. 224-226. Madrid, 16 de agosto de 1750. Despacho del marqués de la Ensenada a Jorge Juan para ordenarle que pase a Cartagena con José Solano y Pedro de Mora, alféreces de navío, para examinar con Francisco Barrero y Sebastián Feringán las obras del arsenal. José Solano y Bote y Pedro Mora y Salazar ya le acompañaron en la comisión reservada llevada a cabo en Inglaterra en el año 1749.

(28) ANC: PIIG, caja 35, exp. 2.

(29) AGS: Marina, leg. 379. Carta del conde de Clavijo a Somodevilla. Cartagena, 14. VIII.1737.

(30) ANC: PIIG caja 35, exp. 2.

provisionales se nombre director de la de lonas a D. Carlos Sanz y Vicent (31) y de la de jarcia a D. Juan Buxó (32). En cuanto a la construcción de bajeles se nombra al comisario de provincia Joaquín García para que atienda tan importante cometido para «... además de dar las providencias correspondientes a la mejor distribución de materiales y celar su conservación y consumo, llevar exacta cuenta y razón de todos ellos...» (33). El 1 de noviembre ya están redactados los reglamentos correspondientes y comienzan a funcionar por administración las fábricas de lonas y jarcia (34), habiéndose señalado las clases de operarios y sus sueldos, las normas para recepción del cáñamo, entrega de géneros fabricados y reconocimiento de lo manufacturado a cargo del capitán de la Maestranza (35).

Cuando finaliza el año ya se están efectuando en los cuatro jabeques las obras que ha recomendado Jorge Juan (36) y se han nombrado sus comandantes a Cristóbal de Loyde, Francisco Zarauz, Joaquín de Guimbarda y Martín de Iturralde (37); así como para que en ellos ejerzan sus funciones, ya que ha sido destinada parte de la marinería y estarse ejecutando su armamento, los contadores Pedro Montero y José del Castillo Negrete y los maestros de jarcia Francisco de Amezarri y José Martínez. Respecto al navío *Septentrión*, que se construye bajo la dirección de Edward Bryant siguiendo el sistema inglés recomendado por Jorge Juan, aunque con mayor capacidad artillera que los del sistema Gaztañeta, pero de estructura más débil, hay mucho retraso en su ejecución ya que las maderas estaban cortadas con las medidas del anterior sistema de construcción que dio Ciprian Aufrán, resultando finalmente un barco más pequeño con porte de 64 cañones (38).

(31) Por real orden de 29 de octubre de 1750 manda S.M. se ponga por ahora este sujeto por director interino de la Real Fábrica de Lonas a Carlos Sanz y Vicent, con el sueldo que pareciere regular al intendente general, que lo estimó en 90 escudos de vellón al mes (ANC: caja 756, 8 y 11).

(32) ANC: PIIG caja 35 exp. 2. Juan Buxó, director y maestro mayor interino de la Real Fábrica de Jarcias. Por real orden de 29 de octubre de 1750 manda S.M. se ponga este sujeto por director de la Real Fábrica de Jarcia en todo como el anterior (ANC: Caja 756, 8 y 11).

(33) ANC: PIIL L1.

(34) CVP, vol. III, tomo 3B, doc. 57, fols. 227-230. Cartagena, 12 de diciembre de 1750. Reglamento de Jorge Juan para la fábrica y conservación de jarcias; y doc. 58, fols. 231 y 232. Cartagena, 20 de diciembre de 1750. Reglas de Jorge Juan para la fábrica de lonas.

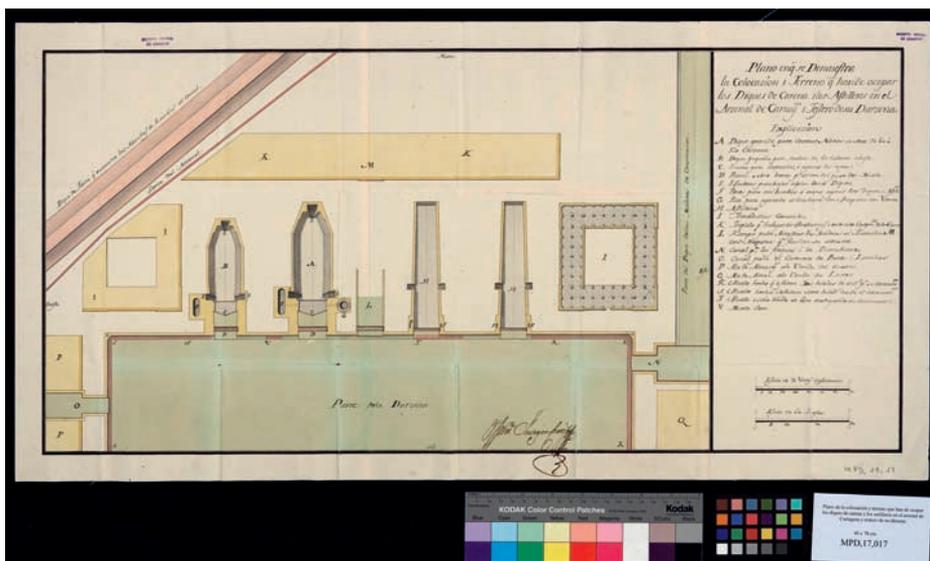
(35) ANC: PIIC caja 3 exp. 5 y PIIG caja 36, exp. 1. Es una instrucción muy completa, redactada según lo dispuesto por Jorge Juan en lo referente al método y reglas que se han de seguir, que fue aprobada por real orden de 2 de enero de 1751 y en la que se especifican todos estos extremos, incluso los sueldos de que han de gozar los rastrilladores, hiladores, labadores, encanilladotes, urdidores y tejedores para la de lonas, y capataces principales, espadadores, rastrilladores, hiladores, alquitranares y corchadotes, para la de jarcia.

(36) ANC: PIIG caja 35, exp. 2.

(37) ANC: PIIL L1.

(38) Bryant había sido con anterioridad director de uno de los principales astilleros del Támesis y uno de los constructores de mayor reputación en Inglaterra, dando principio a sus trabajos en España en los astilleros del arsenal de Cartagena, demostrando gran competencia y entusiasmo y abrazando finalmente la religión católica. El 5 de julio de 1752 se le expidió nombramiento de constructor de la Real Armada, asimilado al empleo de teniente de navío, con

Continúan las obras del futuro hospital que se llevan a cabo en la zona de Antiguones, aunque con ritmo muy pausado, pues los trabajos de desmante, explanación y contención de tierras son muy laboriosos y para conseguirlo ha habido que destruir cuevas y algunos restos de edificaciones antiguas, ya que estaba contiguo al circo o anfiteatro romano (39). La atención sanitaria se sigue prestando de forma muy precaria, a pesar de la real orden de 9 de noviembre de 1750 que dispone se establezca el Hospital de Marina de esta plaza bajo el mismo pie y método que el de Cádiz (40), en el antiguo Hospital de Galeras de la Puerta de Murcia y el provisional establecido en el cuartel del Duque, prestando servicio en ellos como médico propietario Roque Vidal, que ha sustituido al fallecido Antonio Aguirre, y el ayudante de cirujano mayor Juan Chauvet (41). Y con respecto al servicio religioso se destina en calidad de teniente vicario general del departamento al capellán de Marina José Antonio Suárez, para que lo atienda en todo aquello que le sea peculiar (42).



Plano de situación en el testero de la dársena en el arsenal de Cartagena. M. P. y D. XVII-17.

60 escudos de vellón de sueldo al mes, no tardando en proponer modificaciones en el sistema de construcción, que aprobadas por Jorge Juan se le recompensó con el grado de capitán de fragata.

(39) CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*. Madrid. 1944.

(40) ANC: PIIL, L1.

(41) ANC: PIIL, L1.

(42) ANC: PIIC, caja 4, exp. 4.

No había transcurrido un año desde que Feringán envió a Ensenada un plano con el estado de las obras, cuando con fecha 6 de abril de 1751 redactó un nuevo informe con el mismo destino en el que señalan los parajes y obras en que se trabaja e incluyendo una detallada explicación en relación con el hospital que se construye y sobre la necesidad de «... fabricar un pequeño muelle y abrigo sobre los bajos, peñas y cimientos antiguos que allí existen como se demuestra, para que los botes y lanchas desembarquen en él los enfermos que por una bóveda y puerta en la cortina se introduzcan por rampa suave a subir al Hospital...»; y en cuanto a los edificios que se han fijado en el lado norte de la dársena, por «... las abundantes aguas manantiales, no permiten bajar a fundar los diques para carenar, no queda más remedio que haciendo la prueba en el terreno de la banda del oeste donde están los actuales diques de madera de construcción, ver si allí se pueden construir...». Lo que se autoriza ya que lo propuesto no se opone a que se trabaje en la conclusión de la cerca, cuartel de tropa y desmonte de la capilla de las galeras (43). Dilema que se resolvió más adelante concretando en carta de 27 de octubre que «... el terreno que han de ocupar los diques de carena y los astilleros en el terreno de la dársena a la banda norte: el tinglado para las maestranzas en lo bajo y para los carpinteros en lo alto, y las dos tenedurías generales a los lados que formarán una fachada no menos vistosa y admirable que las demás...», pues reconocido el terreno donde se están haciendo los muelles «... se hallaba sólido para el dique grande donde se coloca, como ya lo hay para el pequeño: quedan ya establecidos los puntos, para que el testero de la dársena quede en la misma proporción que señala el plano, y se siga la obra de muelles como se está siguiendo en esta parte, bajo de esta regla y proporciones, y todas las demás providencias para dar principio en breve a los astilleros, y en el próximo marzo al dique grande, grande por su importancia costo y empresa, pero posible pues no reconozco ya más enemigo que el agua, que brazos, bombas y constancia lo han de superar» (44). Y con fecha 17 de agosto nuevamente da cuenta del estado de las obras, centrados principalmente en los muelles de la futura dársena, hospital y cuartel de batallones (45), no tardando en redactar y remitir igualmente los planos, perfiles y elevaciones de los tinglados que proyecta construir apoyados contra la cerca que rodea todo el arsenal y de los cuales «... se han principiado sus cimientos en la cerca que confronta a la calle Real desde la puerta de los materiales, y se viene caminando hacia el sur, y quedan ya hechos los correspondientes a ocho divisiones y fachada de ellas; y en esta semana se dará principio a las excavaciones para fundar la Teneduría General en el ángulo del este, y quedará hecha la distribución en el testero de la dársena para la colocación que han de tener los astilleros, dique de carena y aserrador...» (46).

(43) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XXI-11.

(44) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. XVII-17.

(45) AGS: M. P. y D. XXIV-2.

(46) AGS: Marina, leg. 376 y M. P. y D. VI-84.

Preocupa mucho tanto la falta de operarios en las fábricas establecidas así como de tropa para el servicio, disponiéndose para mitigar lo primero el establecimiento en Cartagena de una casa de recogimiento para mujeres perdidas que se emplearán en las hilazas para las lonas, fábricas de esparto y limpieza de las ropas de hospitales (47); y para lo segundo, además que no ser necesario que los hombres que se admitan en la tropa de Marina tengan la talla que prescribe la ordenanza (48), se pone en conocimiento del comandante general la real orden dada «... para que por las Justicias se recojan todos los vagabundos y mal entretenidos, que hubiese en sus pueblos y se apliquen a las Tropas de Tierra y de Mar, y al servicio de los Arsenales de Marina...» correspondiendo a las autoridades departamentales «... que todos los Muchachos que se lleven a esse Departamento se pongan en esse Arsenal, y se les vaya enseñando y aplicando a los oficios de Carpintería, Calafatería, Tornero, Fábricas de Jarcía y de Lona, y â otros utiles, y tambien los irá V.S. embarcando de Pages en los Navios de Guerra, haciendo que â los que esten en los Arsenales se les mantenga..., hasta que sean capaces de trabajar y ganar jornal...» (49).

De esta época es muy ilustrativa la descripción que nos hace Ascencio de Morales en su «Representación o ynforme sobre las antigüedades de Cartagena» que dirige al ministro Carvajal en octubre de 1751: «Yo puedo decir a V.E. que para formar ese diseño que remito ha sido necesario habitar muchos días por casualidad en lo más alto de Cartagena y [desde] donde se descubriría plenamente todo el puerto y arzenal, e ir todas las más de las tardes un rato con el Director de Yngenieros y Intendente, que son los que tienen la idea de la obra, a que, reconocidos por mí el terreno, estacadas y cimientos, me explicasen lo que se iba a ejecutar. Y según lo que me han informado, he podido formar competente juicio para diseñar el proieto, que no ay duda sería más arreglado hecho en Carthagená, porque llevara las correcciones de los yngenieros.

»No obstante me parece que por él cualquiera se enterará bastantemente de lo que se va a hacer. Y que el ánimo es que el puerto antiguo que formó la naturaleza sea el comerciante con su muelle separado, y el moderno, en que ha entrado el arte, dividido con una cadena, que está en lo interior, sea del Rey, en el qual ha de estar el astillero, en la parte que se señala. Y ha de Haver un muelle en forma de canal que entre por en medio de 48 almahacenes, que se han de construir arrimados a él en la forma que se dibuxan para facilitar la carga y descarga de las embarcaciones, a su puerto de cada uno; haciéndolos el depósito, no sólo de los tesoros reales, si también de todos los pertrechos y municiones de Marina de que se han de establecer las correspondientes fábricas en la caja que va señalada de el arcenal, que hay algunas ya planteadas, aunque no en los sitios que han de estar, como son las gumenas, lona, fierro labrado; todo mucho más perfecto y especial, a lo que yo entiendo, por el cotexo hecho a mi presencia, de lo que se trahía de estas maniobras de reynos estraños.

(47) CVP: 1751-09-25, fol. 334, doc. 287, tomo XXXIV, vol. I.

(48) CVP: 1751-10-22, fol. 344, doc. 297, tomo XXXIV, vol. I.

(49) ANC: PIIG, caja 35, exp. 6.

»Para hazer completa esta obra, se construien otras dos, la primera un cuartel grande de Marina en el sitio que en el plan se denota con esta Q, a la parte interior de la muralla, en que estaban las casas llamadas de el Rey, el qual está ya tan adelantado que van a tomar las aguas. Es de mucha capacidad porque la idea es que lo alto sirva para la tropa, y la vaxo para recoger la gente forzada que siempre ha de haver en los trabajos y fábricas. Y en la segunda un hospital de Marina, detrás de el Castillo, en el lugar que se pone esta H, que es obra muy basta. Para que sobre su grande extención ay que allanar un monte de peña igual a el que van quitando y escarpando en el puerto de el Rey, a la parte que cae el astillero, en que se ha trabajado y trabaja a fuerza de barrenos.

»La obra verdaderamente tiene las qualidades de útil y magnífica; pues concluida, se supone será Cartagena el mejor puerto de la Europa, y resucitará su antigüo esplendor; pero en mi concepto, son menester muchos años y



Francisco de Liaño.
Dibujo de Nicomedes Gómez.

formidables gastos, que tal vez no fueran tantos si se huviesen tomado de otra suerte las medidas, y dado salida a las aguas, en que han trabajado y trabajan tantas bombas, y quiera Dios que basten para desaguar, porque la vecindad de el mar provee los depósitos y no faltan manantiales: Y entre ellos uno de agua dulce que por copioso que es se cree río. Y si assí es, ya se comvence la imposibilidad de darle deagüe con las bombas» (50).

Una real orden de 8 de septiembre había dispuesto que luego que se bote al agua el navío *Septentrión* se gratifique al constructor Bryant con «... 100 doblones de oro y a su esposa una alhaja del valor de 25 doblones sencillos...», lo que se lleva a efecto el 26 de diciembre cuando entra en las aguas el primer navío que se ha construido en el arsenal de Cartagena con el sistema inglés que aconsejó Jorge

Juan (51).

Pero siguen nuestras costas amenazadas por la piratería y es necesario promover el corso para contener sus hostilidades, evitando que algunos ciudadanos caigan en cautiverio y facilitar la seguridad al comercio, para ello una real orden dispone «... que todos los que quisieren armar puedan ejecutarlo,

(50) RUBIO PAREDES, José María: *El Cuaderno Arqueológico de Cartagena por Ascencio Morales*. Madrid, 1979.

(51) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1896.

desde luego, y en declarar que, además de que serán de los apresadores todas las embarcaciones, efectos y moros que apresaren, podrán venderlos libres de derechos, se les abonarán por la Real Hacienda por vía de gratificación quince pesos por cada uno de los moros que apresaren y 25 por cada turco, sin más examen ni detención que la de presentarlos a los Intendentes o Ministros de Marina de los puertos a donde condujeren la presa...» (52).

En los primeros días de febrero de 1752, para tratar y acordar «los puntos sobre la uniforme construcción sucesiva», asiste Bryant en Madrid a una junta en la que participan todos los constructores reales (53) y, además, se tiene conocimiento en Cartagena de los aumentos de personal relacionados con los astilleros, entre ellos los holandeses Florus Timens, maestro de lonas, acompañado de su hijo (54), y el de jaricia Jan van Graaf (55). A estos se une Francisco Valencia a quien el rey le ha reconocido el empleo de maestro de velas (56), el oficial de hacer velas de navíos y jabeques Bartolomé Minguet (57), los contraмаestres de construcción Miguel de Aizpurúa (58) y José del Águila (59). En el mes de mayo ya se encuentran en sus trabajos y, como ocurrió anteriormente con Bryant, a los extranjeros se les ha puesto como intérprete, pues ni entienden ni hablan español, a Pedro Paniza (60).

(52) ANC: PIIG, caja 36, exp. 2.

(53) CVP: 1752-01-29 fol. 372, doc. 325, tomo XXXIV (vol. I), no regresando hasta el 20 de julio (ANC: caja 756, 11).

(54) Florus Timens y su hijo Federico Florus, hijo de Florus y de Águeda Federico, natural de Witgest en el norte de Holanda, de catorce años de edad, se presentaron el 15 de abril de 1752 procedentes de Holanda para dirigir la Real Fábrica de lonas de este departamento por real orden de 21 de diciembre de 1751.

(55) Juan Graaf, se presentó el 17 de mayo de 1752 en este departamento, procedente de Holanda, para dirigir la fábrica de jaricia por real orden de 21 de diciembre de 1751, bajo las condiciones que previene su contrata remitida con otra real orden de 12 de mayo, de cuya traducción consta que no ha de pagar los gastos de su viaje ni los de su mujer e hijos, ni alquiler de casas, debiendo ser franco de toda contribución (ANC: Caja 756, 11).

(56) ANC: PIIG, caja 36, exp. 6.

(57) CVP: 1752-05-31, fol. 428, doc. 381, tomo XXXIV, vol. I.

(58) CVP: 1752-05-26, fol. 423, doc. 376, tomo XXXIV, vol. I. Miguel de Aizpurúa y Eche, contraмаestre de construcción, con 60 escudos de vellón de sueldo al mes. Servía en el departamento de Ferrol y habiéndose embarcado en la fragata *Galga* para pasar a este (Cartagena) en virtud de real orden se presentó aquí en 26 de abril de 1752 (ANC: caja 756, 11).

(59) CVP: 1752-05-31, fol. 430, doc. 383, tomo XXXIV, vol. I. José del Águila, hijo de Diego, por real orden de 31 de mayo de 1752 se le confiere el empleo de contraмаestre de construcción con un sueldo de 60 escudos de vellón al mes en atención a lo bien que ha desempeñado el encargo que tuvo en el Real Sitio de construir las embarcaciones que sirvieron para diversión de los reyes, debiendo trabajar bajo las órdenes de Eduardo Briant. Por real orden de 2 de diciembre, pasó a la Corte a fines del real servicio (ANC: caja 756, 11).

(60) ANC: PIIG, caja 36, exp. 2 y 5. 1749 y 1750: intérprete de lenguas de este puerto Pedro Paniza, con 25 escudos al mes. S.M., por real orden de 19 de abril de 1749, le concedió 25 escudos de vellón de sueldo al mes, en atención al mérito que ha contraído en este ejercicio por espacio de diecinueve años, y con la calidad de continuarle por la puntualidad que se requiere (ANC: caja 756, 6).

Cuadro n.º 2

Noticia de las condiciones bajo las cuales se ha convenido a venir a servir en España Floro Timonse, maestro de lonas holandés, y un hijo suyo del mismo oficio sacada de una carta de fecha de 2 de diciembre de 1751 del marqués del Puerto, embajador de S.M. en La Haya, a quien estaba encargada su solicitud y remisión.

Que en los dos primeros años ha de gozar Floro Timonse cincuenta sueldos al día (moneda de Holanda), en los dos segundos cincuenta y cinco y en el quinto año, que es el tiempo por que se obligó a servir en España y demás que quisiera continuar, tres florines al día (moneda de Holanda).

Que a cuenta de estos salarios o sueldos, ha recibido doscientos cincuenta florines.

Que si cumplidos los cinco años quisiere volverse a su país, se le han de dar quinientos pesos por una vez y, además, el importe del viaje y alimento necesario para él.

Que si antes de cumplir los cinco años falleciere, se han de dar los mismos quinientos pesos de gratificación a su mujer e hijos que, con el que le acompaña y otros que deja, son cinco.

Que el hijo que viene con él ha de gozar treinta sueldos al día y ha de tener por sí la misma gratificación de quinientos pesos luego que se cumplan los cinco años, siendo en esta condición igual a su padre pues si falleciere, antes de este término, ha de quedar la gratificación y satisfacerse a favor de su madre y hermanos.

Que sus hijos le han de suceder en la dirección de la fábrica de lonas conforme se fueren hallando capaces de este encargo, porque deben aprender todos su oficio.

Que a su mujer se le han de dar mensualmente en Holanda veinte florines, descontándose esta cantidad de la de su salario o sueldo.

Previénese que el marqués del Puerto no expresa el día desde que debe correr el cumplimiento de estas condiciones, pero entretanto que se sabe y avisa se tomará el de la fecha de su misma carta. Buen retiro, 21 de diciembre de 1751. Rubricada del marqués de la Ensenada (61).

Cuadro n.º 3

Noticia de las condiciones bajo las cuales se ha convenido a venir a servir en España Juan de Graaf, maestro de jarcia holandés, sacada de una carta de 2 de diciembre de 1751 del marqués del Puerto, embajador de S.M. en La Haya, a quien estaba encargada su solicitud y remisión.

Que en los dos primeros años ha de gozar cincuenta sueldos al día, moneda de Holanda, en los dos segundos años cincuenta y cinco y en el quinto, que

(61) ANC: caja 36, exp. 5.

es el tiempo por que se obligó a servir en España, y más que quiera continuar tres florines, también moneda de Holanda al día.

Que a cuenta de estos salarios o sueldos ha recibido doscientos y cincuenta florines.

Que si cumplidos los cinco años, quisiere volverse a Holanda se le han de dar quinientos pesos por una vez y, además, el importe del viaje y alimento necesario para él.

Que si falleciere antes de cumplir los cinco años, se ha de dar a su mujer y familia con que subsistir, hasta que alguno de sus hijos con su trabajo pueda reparar la pérdida.

Previénese, que el marqués del Puerto no expresa el día desde que debe entenderse el cumplimiento de estas condiciones, pero entretanto, que se sabe y avise, se tomará el de la fecha de su misma carta. Buen Retiro, 2 de diciembre de 1751. Rubricada del marqués de la Ensenada (62).

En el mes de febrero de 1752 sale de Cartagena, al mando del jefe de escuadra don Pedro Mesía de la Cerda, una escuadra compuesta por el navío *Septentrión*, la fragata *Galga*, el paquebote *Marte* y los jabeques *Cazador*, *Volante*, *Galgo* y *Liebre* poniendo rumbo a Orán para combatir a los corsarios argelinos (63). Finalizada la campaña regresa a Cartagena y se le ordena dirigirse a Cartagena de Indias con la secreta misión de hacer corso por el Caribe y combatir, sobre todo, a los corsarios holandeses (64), pero no zarpan hasta el día 26 de agosto a causa de la enfermedad de éste (65).

En cuanto a la construcción de buques se ha puesto a las órdenes de Bryant, al que en reconocimiento de sus «méritos y habilidades» se le ha concedido, por real patente de 5 de julio de 1752, el empleo de constructor de navíos de la Real Armada (66), para abordar la construcción de dos navíos, tres fragatas y dos jabeques (67), al ayudante de constructor Mister Laughtonn, que se encontraba en el departamento de Cádiz y el de la misma especialidad Juan Stewens (68). Y con respecto a los jabeques, además de haber llegado los cuatro comprados en Mallorca (69) (que en la Armada serán conocidos con los nombres de *El Mallorquín*, *El Ibicenco*, *El Valenciano* y *El Catalán*), se han puesto bajo las órdenes de Bryant los constructores mallorquines Juan del Real y Bartolomé Lluy, que se presentaron el 30 de julio (70).

(62) ANC: caja 36, exp. 5.

(63) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «Marinos ilustres en la Cartagena del siglo XVIII. El capitán general de la Armada don Francisco de Borja y Poyo», en *Revista de Historia Militar*, n.º 87, año 2004.

(64) AGS: Marina, 402, folio 65, «Instrucciones dadas al jefe de escuadra don Pedro Mesía de la Cerda», Madrid, El marqués de la Ensenada, 29 de junio de 1752.

(65) ARAUZ MONFANTE, Celestino Andrés: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1984, tomo II, p. 290.

(66) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

(67) CVP: 1752-05-26, fol. 420, doc. 373, tomo XXXIV, vol. I.

(68) ANC: PIIG, caja 36, exp. 6.

(69) CVP: 1752-05-26, fol. 422, doc 375, tomo XXXIV. vol. I.

(70) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

Cuadro n.º 4

Otro personal que trabaja en el departamento marítimo y sus vicisitudes en estos años:

- *Juan Pedro Boyer es capitán de maestranza el graduado de navío, con 200 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 9 de junio de 1752 pasa a Malta a las órdenes del gran maestre, embarcando el 9 de julio.*
- *Bernardo de Ochoa es ayudante de construcción, con 75 escudos de vellón de sueldo al mes. Hállase en los montes de Cataluña encargado de la corta de árboles para necesidades de construcción. Presentóse en esta plaza de vuelta de su comisión en 15 de febrero de 1750.*
- *Diego del Águila es contra maestre de construcción con 50 escudos de vellón al mes. Se halla en los montes de Cataluña entendiendo en el corte de maderas. Restituyese a esta plaza de la comisión de corte de maderas en 28 de enero de 1750.*
- *Joseph Maltés es maestro mayor de arboladura con 50 escudos. Hállase en los montes de Valencia entendiendo en la corta de maderas. Se presentó el 20 de julio de 1751. El 25 de enero de 1752, salió de esta plaza para las sierras de Segura y Alcaraz al corte de la madera para los edificios del arsenal.*
- *Guillermo Richards, Maestro carpintero de lo blanco o menudo del astillero, con 1.129 reales y 14 maravedies de vellón líquidos al mes. Presentóse en esta plaza el 23 de julio de 1750, y por real orden de 8 del mismo mes se previno haberle admitido el rey en su real servicio y destinándole a este departamento para carpintero de lo menudo del astillero de este puerto con el sueldo de 150 libras esterlinas al año, y las mismas condiciones que el constructor Eduardo Briant. Fue promovido por real orden de 2 de agosto de 1752 al empleo de ayudante de construcción, con el sueldo de 200 libras esterlinas al año.*
- *Esteban Richards, carpintero de lo blanco o menudo, con 45 escudos de vellón al mes.*
- *Domingo Liambre, maestro mayor de calafatería, con 50 escudos de vellón al mes.*
- *Bernardo Barriolo, maestro de anclas y herrería, con 40 escudos de vellón al mes.*
- *Antonio Barriolo, maestro mayor de herrería y cerrajería, con 20 reales de vellón diarios, y desde 1 de mayo de 1752 goza de 60 escudos de vellón al mes.*
- *Francisco Gallardo, maestro armero, con 20 escudos de vellón al mes.*
- *Francisco Cortés, maestro de barrenar y hacer bombas, con 3 escudos de vellón al mes.*
- *Alfonso Payan se presentó en 15 de marzo de 1752 ya que por real orden del día 8 en atención a sus méritos y habilidad ha venido el rey en promoverle a maestro mayor de calafatería del arsenal y astillero, con*

40 escudos de vellón al mes. Sirvió de primer calafate en el navío El Real desde 10 de julio de 1746 hasta 7 de marzo de 1748, y por real orden de 20 de enero de 1753 se le concedieron 50 escudos de vellón de sueldo al mes.

- *Bernardo Muñoz, carpintero de rivera, se presentó en el departamento el 4 de diciembre de 1752 destinado por real orden de 30 de septiembre para que se emplee en la construcción de bajeles, con los mismos 40 escudos de vellón que ha gozado, desde 31 de mayo de 1748 hasta 31 de mayo de 1752, en la comisión de que ha estado encargado en la Calabria del corte de maderas, en atención a la habilidad y al mérito que ha adquirido. Con anterioridad había servido de primer carpintero en el navío El Real desde julio de 1746 hasta 7 de marzo de 1748 que se le despidió.*
- *Antonio Muñoz, carpintero de rivera, comenzó a trabajar en este departamento el 4 de octubre de 1752 con 40 escudos de vellón de sueldo al mes, concedidos por real orden de 31 de mayo de 1750.*
- *Alfonso Mellado, maestro tintorero y fabricante de lanillas, comenzó a trabajar en este departamento el 11 de octubre de 1752, destinado por real orden del día 7 por la que se le conceden 90 escudos de vellón mensuales con el encargo de dirigir la fábrica de lanillas establecida en este puerto para servicio de los bajeles del rey.*
- *Marcos Bel, contraamaestre del arsenal, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes.*
- *Jaime Fui, contraamaestre del arsenal, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes.*
- *Manuel Pérez, primer contraamaestre de navío, con 20 escudos de vellón de sueldo al mes. Sirve en el arsenal de este puerto en consecuencia de real orden de 28 de febrero de 1749. El 21 de marzo de 1752 salió de esta plaza para el Real Sitio regresando el 8 de julio. Por real orden de 31 de mayo de 1752 es promovido a contraamaestre de este arsenal con el sueldo de 50 escudos en atención a su mérito y por el particular que ejecutó en el Real Sitio con el destino que tuvo en la fragatilla en que se embarcó la reina en el río Tajo desde el 11 de enero de 1753.*
- *Francisco González, primer contraamaestre del arsenal, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes en consecuencia de real orden de 1 de abril de 1752, en la que se dispone haberle conferido el empleo de 1.^{er} contraamaestre del arsenal de este puerto a dicho contraamaestre de navío, en atención a sus méritos y servicios. Se hallaba destinado en el navío Septentrión y desembarcó el 21 de abril de 1752.*
- *Thomas Orans, contraamaestre de navío, de nacionalidad inglesa, con 451 reales y 26 maravedíes de vellón líquidos al mes. Vino de Cádiz y se presentó en esta plaza el 27 de junio de 1752 a consecuencia de la real orden del día 9 por la que se le destinaba a servir la plaza de contraamaestre de navío, para tener a su cargo la inspección de la jarcia y motonería correspondiente para los aparejos de navíos y fragatas de la real*

Armada que existen en este puerto. En la revista de octubre de 1752 no se presentó y parece haberse dado a la fuga.

- *Luis Ruiz del Piélago, maestro de jarcia de la Real Armada, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Ascendió a oficial de la clase de segundos de esta Contaduría Principal de Marina en 4 de mayo de 1751.*
- *Juan del Castillo Negrete, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Embarcado de contador y maestro en el jabeque del rey nombrado el Volante el 1 de enero de 1751. Desembarcó del referido jabeque el 1 de marzo de 1752. Embarcó en el jabeque Nuestra Señora del Rosario el 12 de mayo de 1752 y desembarcó por enfermo el 17 de agosto de 1752.*
- *Fernando Romero, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón al mes. Ascendió a oficial de la clase de segundos de esta Contaduría Principal de Marina el 4 de mayo de 1751.*
- *Francisco Antonio de Salas, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Embarcó de contador y maestro del jabeque del rey nombrado Cazador el 1 de enero de 1751.*
- *Juan Ramírez de Arellano, maestro de jarcia, con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Ascendió a guarda almacén de depósitos y excluido de la Real Armada el 4 de mayo de 1751.*
- *Juan Laughman, vino de Cádiz y se presentó el 27 de junio de 1752 en consecuencia de real orden de 12 de mayo para que sirva su empleo a las órdenes de Eduardo Briant con el sueldo de 50 escudos, que por real orden de 30 de noviembre pasaron a 75. Por real orden de 26 de agosto de 1752 se le concede el empleo de contramaestre de construcción de este departamento.*

Fuente: ANC: caja 756.

Una real orden de 15 de julio de 1752 dispone el nombre y las advocaciones con que han de ser denominados los buques que se construyen en este departamento: los navíos *Terrible*, *San Pablo Apóstol*, *Atlante* y *San Pedro Apóstol*, y las fragatas *Esmeralda*, *Santa Lucía mártir*; *Perla*, *Santa Isabel Reina*, *Dorada* y *Santa Ana* (71). También es reconocida por real orden la habilidad que concurre en el «maestro de obra de lo blanco» Guillermo Richards, especialmente en el diseño y construcción de quillas, codastes y yugos para los navíos (72), así como el acierto, celo y actividad con que ha sabido desempeñar los encargos de construcción en las ausencias de Bryant, por lo que se le confiere el empleo de ayudante de constructor con retención de la plaza de «maestro de lo blanco» (73).

(71) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

(72) CVP: 152-03-11, fol. 391, doc. 344, tomo XXXIV, vol. I.

(73) ANC: PIIG, caja 37, exp. 1.

El trabajo es intensivo y como viene haciendo regularmente Feringán, envía en el mes de agosto el plano y explicación sobre el estado de las obras en que se halla el terreno y las obras del arsenal a fines de julio de 1752 (74), y no deja de seguir proyectando tanto las obras de carácter logístico, como es una Sala de Armas para poner a cubierto los pertrechos de artillería de la plaza en los terrenos de la antigua Casa del Rey (75). Las excavaciones que se llevan a cabo en la dársena del arsenal sacan a la luz numerosas piezas arqueológicas y numismáticas, las que debidamente embaladas serán trasladadas a la Corte (76), siendo ejemplo de ello los dos planos de Feringán que debidamente informados sobre su hallazgo las acompañan (77). El reconocimiento de toda esta labor, llevada a cabo bajo el mando de Liaño, queda plasmado en su ascenso a teniente general por real patente de 20 de septiembre de 1752.

Los proyectos continúan y en el mes de octubre ya están redactados y aprobados los correspondientes a las obras y edificios de la banda norte de la dársena relativos a los diques de carena, acompañados de sus presupuestos; así como los de situación de los pozos, bombas y molinos que deben agotar los diques, que han sido aprobados previo examen de Jorge Juan por expreso deseo de Ensenada. En efecto, la realización de los proyectos de molinos, pozos y bombas para extraer el agua de los diques de carenar ha estado precedida de un dictamen de Jorge Juan en el que manifiesta «... no encuentro más dificultad para que se pongan, ya sean los Molinos, o las Bombas, en la embocadura de los diques, que el grande embarazo que causarán en dicho sitio a el trabajo de los carpinteros, que, como V.E. sabe muy bien, deben manejarse en carena con palos de extraordinaria medida, a lo que se añade que ya el sitio no es más espacioso de lo que se necesita, por cuyo motivo han huido siempre los constructores de condescender en que se les embarace aquel paraje...», y en cuanto a las dificultades que pone Feringán a que los molinos se pongan fuera del arsenal «... por los accidentes de las rambladas, o avenidas de las aguas de los campos, y por tener que romperse el malecón y cerca...», opina Jorge Juan que «... de hacerse dentro del Arsenal, y detrás del tinglado de la carpintería será preciso elevarlos para que queden expuestos a todos los vientos...». De este modo se sigue la propuesta de Feringán ya que es su opinión que para que no se demoren los trabajos es preciso «... que lo accesorio, no detenga lo principal o lo menos lo atrase, a hacer estos molinos y cuanto V. E. e mande yo estoy pronto, pero no con esta sola mira se ha de trabajar; en nada se opone a la construcción del dique que en su macizo quede hecho el principio del conducto de atracción, y que después se continúe si convienen los molinos: Ni se opone, que en los macizos de las embocaduras se construyan al

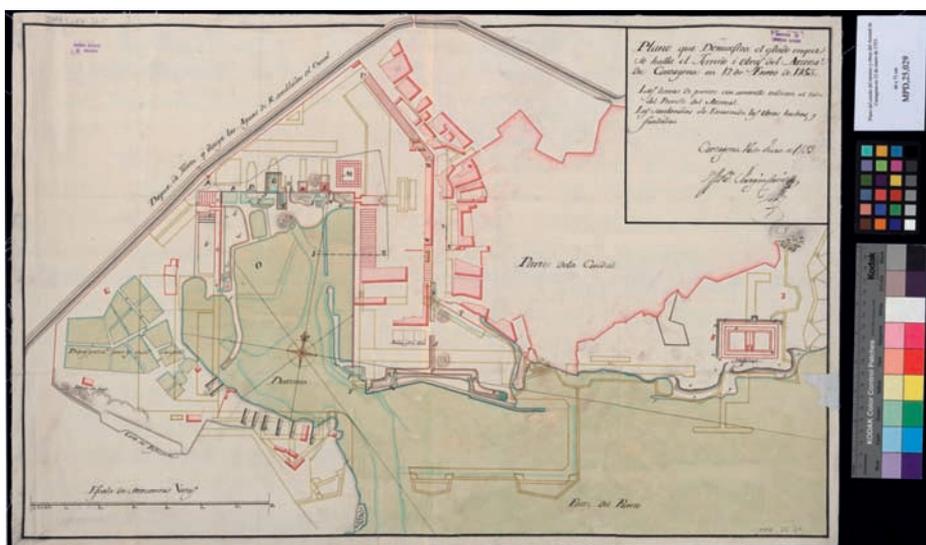
(74) AGS: Marina, leg. 322 y M. P. y D. XXIV-39.

(75) AGS: Marina, leg. 3481 y M. P. y D. VI-158, 159 y 160.

(76) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: Fechas y fechos de Cartagena: El 19 de abril de 1752 se enviaron con el galerero Gabriel Mateos varios fragmentos y objetos antiguos y nuevamente el 26 de junio se enviaron con el galerero José Montesinos seis cajones con fragmentos de antigüedades arqueológicas y numismáticas.

(77) AGS: Marina, leg. 713 y M. P. y D. XX-11 y XX-48.

mismo tiempo los pozos, para que después se elija lo más conveniente y que más cuenta tenga; pues si estos no sirviesen con una bóveda se pueden cubrir y allí estarán para lo que en adelante se ofrezca...» (78). Otro edificio de gran interés para el arsenal es el almacén o teneduría general cuyos cimientos ya se están construyendo y cuyos planos de elevación y perfil bajo y piso alto queda formado a finales de año (79).



Plano del estado de la obras en el arsenal de Cartagena el 12 de enero de 1752.
AGS: M. P. y D. XXV-29.

Todo lo anterior, así como el estado de las obras, queda reflejado en el plano que, con fecha 16 de enero de 1753, remite Feringán al marqués de la Ensenada, acompañado de un minucioso informe relativo al testero y banda norte de la dársena, bandas del este y oeste, banda del sur y astillero provisional (en el que ya se construyen los jabeques, fragatas y navíos), y hospital de Marina (80). Y dos días después se produce el fallecimiento del comandante general del departamento, cuyas exequias se celebran con el ritual de costumbre al día siguiente, siendo enterrado en el convento de San Diego (81), donde su ataúd se cierra con tres candados, cuyas llaves quedan respectivamente en poder del gobernador militar de la plaza Juan Palafox y Centurión, del inten-

(78) AGS: Marina, leg. 321 y M. P. y D. XX- 49, 50, 51, 52 y VI-75.

(79) AGS: Marina, leg. 321 y M. P. y D. VI-76 y XI-82 y 83.

(80) AGS: Marina, leg. 322 y M. P. y D. XXV-29 y XXII-12.

(81) En algún momento que desconocemos, sus restos debieron ser trasladados a su ciudad natal, pues así figura en lápida que existe al lado del evangelio de la capilla de Buen Suceso en la iglesia del convento de San Diego de Alcalá en Fuentes de León.

dente del departamento Francisco Barrero y del marino caballero de la Orden de Malta Miguel de Sada (82).

Abreviaturas

- AGS. Archivo General de Simancas.
- AMC. Archivo Municipal de Cartagena.
- ANC. Archivo Naval de Cartagena.
- APSMGC. Archivo parroquial de Santamaría de Gracia en Cartagena.
- CVP. Colección Vargas Ponce.
- RGM. Revista General de Marina.

Bibliografía

- BAUDOT MONROY, María: *La campaña de corso (1748-1749) en el Mediterráneo. El intento del marqués de la Ensenada y Julián de Arriaga de destruir la flota argelina*. Actas del III Congreso de Historia Marítima de Cataluña. Barcelona, 2006.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *Historia del Cuerpo de Sanidad de la Armada (génesis; perspectiva de siglos; ruta de libertad; sus celebridades)*. San Fernando, 1925. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1968.
- GÓMEZ, Nicomedes, y BALCAZAR, José Luis: *Calendario efemérico de Ejército y Armada*. Madrid, 1931.
- GUILLÉN, Julio F.: *Los tenientes de navío Jorge Juan, Santacilia, Antonio de Ulloa y de la Torre Guiral*. Madrid, 1973.
- LANUZA Y SOTELO, Eugenio: «Viaje ilustrado a los reinos del Perú». Lima. 1998. *Revista General de Marina*, año 1896.
- MERINO, José Patricio: «Cartagena: El arsenal ilustrado del Mediterráneo español». *Revista de Ciencias Sociales AREAS*. 1.º semestre. 1981. Murcia.
- MORENO DE GUERRA, Y ALONSO, Juan: *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias-Marinas (1717-1834)*. Madrid, 1913.
- OLIVAR, Alejandro: *Aportaciones del Diario de Navegación del navío Soberbio, ejecutada en el mes de marzo de 1748. Del mando del Sr. D. Francisco Liaño*. Catálogo de los manuscritos de la biblioteca del monasterio de Monserrat, 1977.
- PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la: «Los diques de carenar del Real Arsenal de Cartagena. Cien años de historia (1750-1850)». Coloquio Internacional de Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada. Madrid, 1988.
- RUBIO PAREDES, José M.^a, y PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la: *Los ingenieros militares en la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid, 1988.

(82) APSMGC: Libro de entierros, año 1753.