

**LAS ORDENANZAS DE 1770 Y 1772 DEL
CUERPO DE INGENIEROS DE MARINA EN
EL MARCO DEL ENFRENTAMIENTO ENTRE
“LA PLUMA Y LA ESPADA”¹**

**THE ORDINANCES OF 1770 AND 1772 OF THE
BODY OF MARINE ENGINEERS IN THE
FRAMEWORK OF THE CONFRONTATION
BETWEEN "THE PEN AND THE SWORD"**

Carlos Pérez Fernández-Turégano²
Universidad San Pablo-CEU, CEU Universities

Resumen. En el presente trabajo se analiza la influencia que las Ordenanzas de 10 de octubre de 1770 y 13 de agosto de 1772, constitutivas del Cuerpo de Ingenieros de Marina, tuvieron en el

¹ El presente artículo ha sido elaborado en el marco del Proyecto de Investigación DER2013-45983-R, cuyo título es “Juridificación de la Administración Militar y de la Seguridad del Estado”, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad en la Convocatoria 2013 dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad.

² cperez.fcja@ceu.es

posterior desarrollo de la lucha de poder en la Marina del último tercio del siglo de la Ilustración, enfrentamiento protagonizado por el Cuerpo del Ministerio (“la pluma”) y el Cuerpo General (“la espada”). Así, gracias a la labor de archivo llevada a cabo³, se incide en una tesis que trata de demostrar cómo tanto la segunda de estas Ordenanzas, la de 1772, como la *Ordenanza de Pertrechos* del mismo año, fueron el instrumento legal utilizado por Julián de Arriaga, ministro de Marina, para encumbrar al Cuerpo General, en el gobierno casi absoluto de los Departamentos.

Abstract. This article is focused on the Ordinances dated 10th October of 1770 and 13 August of 1772, that established the origin of the Force of Navy Engineers. It analyses the influence of these acts in the former development of the power struggle on the Navy during the last third of the XVIII century. This fight for power was held between the Ministerial Force (“la pluma”) and the General Force (“la espada”). On the based of the filing study, it supports the following thesis: the 1772 Ordinance and the *Ordenanza de Pertrechos* were the legal instruments that the Navy Minister Julián de Arriaga used to move up the General Force, to wich he belonged, in the absolute departamental governement.

Palabras clave: ingenieros de Marina, ordenanzas, Gautier, legislación, conflictos de competencias.

Keywords: navy engineers, orders, Gautier, law, jurisdictional conflicts

³ El autor quiere agradecer la ayuda y apoyo prestado por todo el personal tanto del Archivo General de Simancas (Valladolid) como del Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” (Viso del Marqués, Ciudad Real). Su profesionalidad y amabilidad fueron esenciales para obtener los logros previstos en mis estancias de investigación durante el mes de julio de 2017, en el caso de Simancas, y enero de 2018, en Viso del Marqués.

1.- La Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros de Marina de 10 de octubre de 1770

José María Sánchez Carrión ha explicado prolijamente en varios trabajos la creación en 1770 y posterior desarrollo del Cuerpo de Ingenieros de Marina, por lo que a dichas obras⁴, entre las que cabe destacar su magnífica *De constructores a ingenieros de Marina ...*, de 2013, cabe remitirse a la hora de estudiar la evolución histórica del Cuerpo⁵.

En este trabajo, como se ha señalado antes, se trata fundamentalmente de exponer de qué forma las dos Ordenanzas fundacionales del Cuerpo de Ingenieros de Marina, especialmente la segunda, influyeron y se imbricaron en el enfrentamiento entre “la pluma”, denominación que aludía a los miembros del Cuerpo del Ministerio, y “la espada”, apelativo de los oficiales del Cuerpo General. Por ello, lo primero es explicar el proceso de elaboración de tal normativa.

Cabe situar el origen del proceso de elaboración de la primera normativa legal reguladora del Cuerpo en la siguiente carta que recibió Gautier de Julián de Arriaga el 3 de enero de 1770: “El rey me manda prevenir a V.S. que pues le consta el establecimiento en Francia del Cuerpo de Yngenieros Constructores de la Marina, según la Ordenanza de 25 de Marzo de 1765, y puede haver reconocido lo que asi sea mas adaptable, proponga V.S. con brevedad el pie en que se halle mas conveniente esta práctica”⁶. Que Gautier se hizo con un ejemplar de las

⁴ Además de otras que se citarán más adelante, cabe señalar “Las razones por las que se creó en 1770 el Cuerpo de Ingenieros de Marina”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 2007, núm. 96, págs. 57-85.

⁵ SÁNCHEZ CARRIÓN, J. M^a, *De Constructores a Ingenieros de Marina. Salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier*, Madrid, 2013.

⁶ Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Secretaría de Marina, leg. 79.

mencionadas Ordenanzas francesas se acredita por el hecho de encontrarse una copia de ellas en los fondos que, relativos al proceso de constitución del Cuerpo de Ingenieros de Marina, se hallan depositados en la Sección de Secretaría de Marina del Archivo de Simancas. Concretamente, allí se puede encontrar un ejemplar impreso, en francés, de la *Ordonnance du Roiconcernant les Ingénieurs-constructeurs de la Marine, du 25 Mars 1765*⁷. Por tanto, no cabe dudar que para elaborar su proyecto de Ordenanzas, Gautier se inspiró en las homónimas de su país natal.

El proyecto de Gautier para el establecimiento en España del Cuerpo de Ingenieros de Marina, con un total de 57 artículos, y acompañado de sus reflexiones personales al respecto, fue enviado a Arriaga el 4 de octubre de 1770⁸. Este proyecto fue asumido en su integridad por el rey, pues solo seis días más tarde, el 10 de octubre de 1770, el rey Carlos III sancionaba la denominada “Ordenanza de V.M. para establecimiento del Cuerpo de Yngenieros de Marina”⁹. El prólogo de esta disposición, previo a su articulado, explicaba las razones de su institución, incidiendo expresamente en la instrucción y formación de sus futuros miembros:

“Por quanto conviniendo á mi servicio crear un Cuerpo de Yngenieros de marina, á cuyo cargo se construyan, carenen, recorran, y cuiden los vaxeles de mi Armada, y practiquen las demas operaciones correspondientes á este Cuerpo facultativo; y siendo tambien de la mayor importancia se componga de Sugetos hábiles, y instruidos en la theorica, y practica de esta Profesión: Hé resuelto su establecimiento; y el de una Escuela de Cadetes de distinguido nacimiento, para instrucción de los Yndividuos de que há de formarse; y quiero que uno, y otro se

⁷ *Ordonnance du Roiconcernant les Ingénieurs-constructeurs de la Marine, du 25 Mars 1765* (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

⁸ Proyecto y reflexiones sobre el modo de establecer este Cuerpo en España (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

⁹ Ordenanza de V.M. para establecimiento del Cuerpo de Yngenieros de Marina (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

gouverne por esta Ordenanza, y por las reglas contenidas en los Artículos siguientes”.

El artículo 1 señalaba la composición del nuevo Cuerpo: un ingeniero general, cuatro ingenieros directores, cuatro ingenieros en jefe, cuatro ingenieros en segundo, seis ingenieros ordinarios, seis extraordinarios y doce ayudantes de ingenieros. En total, 37 ingenieros, a los que cabía añadir otros seis ayudantes de constructor, plazas previstas en el artículo segundo para “recompensar a los Contramaestres Carpinteros de buenos servicios, ya sea en los Arsenales, ya en los Montes, ó ya en la Mar”.

Desde el principio se quiso privilegiar, como no podía ser de otra manera, la instrucción de los futuros ingenieros, para lo que se preveía la creación de una Escuela en la que se formarían treinta cadetes, veinticuatro admitidos con edades comprendidas entre los catorce y los veintidós años, y los otros seis elegidos entre hijos de oficiales que no llegaran a esa edad mínima requerida. Los estudios, en uno y otro caso, eran diferentes: a los primeros, a similitud de los alumnos de la Academia de ingenieros y Artillería del Ejército, se les instruiría en “Arithmetica, Geometría, Trigonometría, Mecanica, Algebra, su aplicación a la Geometría, la Física de Nolet, la Ciencia de los Ingenieros, y la Hidraulica de Belidor, el Dibujo, y el Arte de disponer los Planos de los vaxeles, y edificios hydraulicos, y civiles”. Los segundos, los hijos de los oficiales, se formaban solo en “Arithmetica, elementos de Geometría, y Dibujo”. Ya desde un principio se abrió la Escuela a oficiales y guardiamarinas (art. 3), de igual manera que se permitió el ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de Marina a oficiales agregados de otros Cuerpos, normalmente del Cuerpo General, pero también del propio Ejército: “Los Oficiales de Guerra, que tuvieren talento para Yngenieros de Marina, podrán, mediante el informe del Yngeniero general sobre su inteliegencia en las Mathematicas, y practica, entrar en este Cuerpo, y bolver al suyo primitivo según lo pidan las circunstancias” (art. 11).

Los artículos 5 a 10 describían el sistema de ascensos en el Cuerpo, señalando las condiciones y requisitos para ello. Sin embargo, la parte central de esta *Ordenanza* de 1770 estaba dedicada a regular las funciones, facultades y potestades de los ingenieros en el seno de los Departamentos; a ellos se atribuía el control, gestión y realización de toda obra de construcción (navíos, edificios) y carena en los Departamentos y Arsenales (art. 15), el cuidado y comprobación de la madera y de "... los demás materiales de construcción, carenas, armamentos, fábrica, y reparación de edificios; á fin de ver, por el estado general, que se hará cada seis meses, el de la existencia de generos de cada Departamento, y lo que cuesten las obras de que los Yngenieros sean responsables" (art. 23). También se hacía responsables a los ingenieros de Marina de formar los instrumentos de pago a los asentistas (art. 25), e incluso de asistir a la celebración de las contratas y dar su dictamen al respecto al mismísimo intendente (art. 26).

Igualmente, eran ellos quienes debían reconocer la madera a su llegada a puerto (art. 30), los encargados de la construcción de los caminos para sacar la madera de los montes (art. 31) o del recibo de los herrajes, del cáñamo y de las jarcias y tejidos (art. 34), pero también de toda la fábrica y conservación de los navíos:

“Estando fiada la fábrica, y conservacion de los Vaxeles de mi Armada á los Yngenieros de Marina, como que son quienes los construyen, y carenan, serán consiguientemente responsables de su buen estado; y quando se resuelva algun Armamento, despues de haver hecho calafatear, y lastrar los Buques, los entregarán á disposicion del Comandante General, y desde entonces no les quedará en ellos intervencion alguna, á menos que les faltase parte de la obra de carpinteria” (art. 44).

La Ordenanza concluía con el señalamiento de la equivalencia de los empleos del Cuerpo de Ingenieros de Marina a los del Ejército: los ingenieros directores eran considerados coroneles; los en jefe, también coroneles; los en segundo, tenientes coroneles; los ordinarios,

capitanes; los extraordinarios, tenientes, y los ayudantes, subtenientes (art. 55); y de sus sueldos, idénticos asimismo a los que disfrutaban los ingenieros del Ejército: 210 escudos al mes el ingeniero director, 160 el ingeniero en jefe, 120 el segundo, 65 el ordinario, 45 el extraordinario, y treinta el ayudante de ingeniero. Se dejaba al “Real arbitrio lo que deba disfrutar el Yngeniero general”, es decir, Gautier (art. 56), a quien posteriormente se le señaló un sueldo de trescientos escudos de vellón al mes¹⁰. Por último, el uniforme: “El Uniforme grande de los Yngenieros de Marina será casaca azul, buelta, chupa, calzon, y forro de la casaca encarnado, las faltriqueras de ella á lo largo, y el galon como el de los Oficiales de Guerra de Marina; el Uniforme pequeño será parecido al grande; pero sin galon; y los Cadetes llebarán el mismo uniforme pequeño” (art. 57).

Como resume O’Donell y Duque de Estrada, la competencia del Cuerpo se extendía así a “... todo lo relativo a arquitectura naval y obras en astilleros y arsenales, entendiendo no sólo de la limpieza de los puertos, que de tiempo atrás les estaba encomendada, sino a muy diversos aspectos técnicos, incluida la elaboración de cáñamo, el funcionamiento de los altos hornos, o la conservación de montes”¹¹.

Tras su aprobación, se mandaron imprimir numerosos ejemplares de la Ordenanza, enviándose a continuación uno de ellos a cada uno de los comandantes generales e intendentes de los Departamentos de Marina de Cádiz, Ferrol, Cartagena y La Habana¹², y también a la Real

¹⁰ Real orden de 20 de marzo de 1771 señalando el sueldo de Gautier como ingeniero general de Marina (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

¹¹ O’DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., “La Orgánica Naval”, en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989 (coord. V. Palacio Atard), págs. 53-76, 67.

¹² Oficios de remisión de los ejemplares de la Ordenanza de 10 de octubre de 1770 al marqués de la Victoria, Carlos Reggio, Juan Gerbaut y Juan Domingo Medina, entre otras autoridades. Tras recibir el ejemplar correspondiente, todos ellos dieron cuenta a Arriaga de su recepción en sendas cartas de enero de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

Biblioteca para su conservación: “De orden del Rey dirijo a VS, para que se coloquen en la Real Biblioteca, los dos adjuntos exemplares de la Ordenanza de S.M. de 10 de octubre ultimo para el establecimiento de un Cuerpo de Yngenieros de Marina. Dios g^{ue} a VS m^s a^s. El Pardo 5 de Marzo de 1771. S^{or}Dⁿ Juan de Santander”¹³.

Lo que se auguraba como una vida larga y plácida para esta normativa fundacional del Cuerpo de Ingenieros de Marina quedó solo en un deseo malogrado. Y es que desde el mismo día de su promulgación esta Ordenanza fue puesta en cuestión incluso desde la misma Secretaría de Estado y del Despacho de Marina cuyo titular era quien había puesto su firma a esta ordenanza: Julián de Arriaga. Así, el 12 de octubre de 1770, es decir, solo dos días más tarde de su entrada en vigor, desde la 3ª Mesa de la Secretaría se proponían una serie de modificaciones y adiciones a la Ordenanza.

Lo que llama la atención es que estas alteraciones propuestas afectaran a buena parte de los 57 artículos aprobados, como así consta en un documento de diez páginas que las recoge, titulado “Adicciones que se proponen de la 3ª Mesa de la Secretaría de Marina á la ordenanza de Yngenieros de ella presentada por Dn Francisco Gautier con fecha de 1º de octubre de 1770”. Entre las reformas o variaciones propuestas, se señalaba que el número de cadetes previstos para la escuela, un total de treinta, era excesivo. Se comparaba, por ejemplo, con la proporción existente entre el número de cadetes de la Academia de Guardiamarinas y los miembros del Cuerpo General:

“... sobre el número de 30 cadetes. Todo establecimiento debe proporcionarse à sus fines, y a la posibilidad de sostenerle: en quanto a lo primero si 150 Guardias Marinas bastan para dar sugetoshaviles à un Cuerpo de 200 Oficiales de Guerra de la Armada, 30 cadetes de los que se proponen corresponderán a 140 Yngenieros de Marina: Aun

¹³ Oficio de remisión de un ejemplar de la Ordenanza a la Real Biblioteca (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

quando La Havana se graduequarto Departamento tocarían à cada uno 35 Yngenieros, haya o no construcción; estos y su escuela consumirían lo que irà dando à entender la misma ordenanza, que es el 2º objeto de la presente reflexión: pero véase el Art. 10 que solo establece 37 Yngenieros de Marina de todas clases; y para solos estos entablar 30 cadetes parece carecer de toda proporción ...”.

Igualmente se criticaba que a los ayudantes de constructores previstos en la Ordenanza, hasta seis plazas, no se les señalase goce o sueldo alguno, lo que se intentaba corregir de la siguiente manera:

“Que destina 6 Plazas de Ayudantes de Constructores para premio de Contra maestres carpinteros que hayan servido bien, hay el reparo de no señalarles goze; que deberá ser bastante mas crecido que el de 30 excudos, que asigna al Ayudante de Yngeniero, respecto gozan los contra maestres 50 excudos, y una vez que se les proyecta aquella plaza para premio, corresponde aumento de sueldo el que hasta ahora han gozado por reglamento los Ayudantes de construcción es de 75 excudos”.

Un detalle de menor calado, como era la conveniencia de hacer un duplicado de todos los planos de fabricación de navíos para depositarlo en la Secretaría de Estado y del Despacho, fue también propuesto en este escrito. El art. 12 de la *Ordenanza* aprobada el 10 de octubre solo mencionaba que el plano se dirigiría al rey por mano del titular de la Secretaría; ahora, sin embargo, se proponía que “Al 12. Parece pudiera añadirse la formación de Planos duplicados para que uno quedare siempre en la Secretaria del Despacho”. Por último, además de otras muchas modificaciones, se cuestionaba que el art. 22 de la *Ordenanza* dejase en manos del ingeniero general, en exclusiva, el nombramiento de los contra maestres de construcción: “Quiere sea pribatibo de solo el Yngeniero General el nombramiento de contra maestres de construcción, y avisarlo al Yntendente. Hasta ahora

han sido nombrados por Rl Orden, y el sueldo que gozan, pareciendo demasiado para que pueda darle por si solo un particular, siempre y a quien quiera”¹⁴.

No deja de ser significativo que se pusiera en cuestión el proyecto redactado por Gautier desde la misma Secretaría de Estado y del Despacho. No obstante, estas modificaciones no entraron en vigor, pues como se ha indicado la fecha del documento de *Adicciones* se situaba dos días después de la promulgación oficial de la Ordenanza de 10 de octubre de 1772.

No fue éste, sin embargo, ni el único ni el más importante problema que experimentó la *Ordenanza* de 10 de octubre de 1770 desde su entrada en vigor. Elaboradas, como era lógico, con vocación de permanencia, la realidad fue bien distinta.

Esta desmesurada, a juicio de muchos, atribución de competencias a los ingenieros de Marina en el devenir diario de arsenales y Departamentos habría de producir inmediatamente los consiguientes roces y conflictos de competencias con intendentes y comisarios, miembros del todopoderoso Cuerpo del Ministerio, pero también, aunque en ese preciso momento en menor medida, con los oficiales de Marina, miembros del Cuerpo General. Desde la aprobación, el 1 de enero de 1725, de las denominadas *Ordenanzas de Patiño* u *Ordenanzas del Cuerpo del Ministerio*¹⁵, el poder y control de los intendentes sobre el aparato económico-administrativo de la Marina fue absoluto. Situación que no se corrigió con la publicación de las

¹⁴ “Adicciones que se proponen de la 3ª Mesa de la Secretaría de Marina á la ordenanza de Yngenieros de ella presentada por Dn Francisco Gautier con fecha de 1º de octubre de 1770” (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

¹⁵ Ordenanzas e Instrucciones generales formadas de real orden, de lo que se debe observar por los Intendentes, y demás Ministros de Marina, y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivo al empleo, y encargo de cada uno, para la mejor administración de la Real Hazienda, y cuenta y razón de ella (Archivo Histórico de la Marina, Arsenal de Cartagena).

Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, pues no llegó a redactarse el tercero de los tomos que estaba previsto regulase todo lo relativo a la administración económica en la Marina. En consecuencia, el poder del Cuerpo Administrativo en los departamentos continuaba intacto en 1770 cuando, como se ha visto, entró en vigor la Ordenanza reguladora del Cuerpo de Ingenieros de Marina.

Las continuas desavenencias, competencias y malentendidos entre los ingenieros y los intendentes, miembros del Cuerpo del Ministerio, en los tres Departamentos, produjo una situación de evidente malestar que condujo, como se verá más adelante, a la inmediata redacción de una nueva Ordenanza reguladora de las funciones y competencias del Cuerpo de Ingenieros de Marina recién fundado.

2.- Competencias y conflictos de competencias entre ingenieros e intendentes

Transcurridos solo tres meses desde la aprobación de las Ordenanzas el 10 de octubre de 1770, el intendente del Departamento de Marina de Cartagena, Juan Domingo de Medina, escribió a Julián de Arriaga una carta quejándose de la actuación de un ayudante de construcción, Manuel Salomon, quien a su entender se había extralimitado en sus funciones y no le había comunicado que se había dado fuego y betún a un paquebote:

“El dia 12 del corriente por la mañana me dio parte el Ministro de Arsenales D. Vicente de Bedoya por medio de Maestre de Jarcia D. Thomas Sierra, que està a sus ordenes, de haver sabido extrajudicialmente se estaba dando fuego y betún al Paquebot Catalan nombrado Nra Sra del Pilar su Patron Salvador Vilaseca ... mediante à estar concluidas las obras de Maestranza que necesitaba para su habilitación, sin que se le hubiese dado por el Ayudante de Construccion D. Manuel

Salomon noticia alguna de que debía excusarse en el propio día aquella operación”¹⁶.

Mandó Medina al maestre de jarcia a pedir explicaciones a Manuel Salomon, “... à que me contextó por el propio conducto, diciendo, no tener precisión de participar à mi, ni à nadie lo que era en este caso de su particular inspección”. Ante esta respuesta, Medina citó personalmente a Salomón “... por si à boca podía convencerle de su error; pero lejos de conseguir los efectos que me prometía de este prudente medio, solo logré que à mi presencia en voces descompuestas con grande ardor y altanería repitiese, lo mismo, manifestando una autoridad despotica, y sin tener que contar con la mia para quanto practicase en el Arsenal ...”.

Arriaga tomó cartas en el asunto, pues el 24 de enero de 1771 escribió al comandante general del Departamento de Cartagena, Carlos Reggio, ordenándole que llamara a Salomon “... reprendiéndole del mal modo usado con el Yntendente, le pregunte en que se funda y me avise V.E. de resultas”¹⁷. El 24 de febrero, tras recibir a Salomon, Reggio daba cuenta al ministro de Marina de haber reprendido al ayudante de construcción, no obteniendo, sin embargo, de su parte, una respuesta satisfactoria: “Sin embargo de repetidas questiones, no pude conseguir de él pronta respuesta verbal ofreciéndome si satisfacer por escrito ...”¹⁸. En efecto, Salomon escribió a Reggio unos días después señalando que había seguido en todo las órdenes de su comandante “... Dn Francisco Gautier, y que además de la observancia de sus instrucciones, en la Ordenanza de Yngenieros de Marina, que S.M.

¹⁶ Carta de Juan Domingo de Medina a Julián de Arriaga, de 15 de enero de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

¹⁷ Carta de Arriaga a Carlos Reggio, de 24 de enero de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

¹⁸ Carta de Carlos Reggio, comandante general del Departamento de Cartagena, a Julián de Arriaga, de 16 de febrero de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

declara miembros de ella a los Ayudantes de Construcción, no manda dar para de sus funciones a ningún superior del Departamento extraño del Cuerpo ...”¹⁹. Ya se ha explicado anteriormente el poder prácticamente omnímodo que la Ordenanza otorgaba a los ingenieros en todo cuanto tuviera que ver con la construcción de navíos y edificios en los arsenales y departamentos, por lo que Salomon no tuvo más que refugiarse en su superior, Francisco Gautier, y en la vigente *Ordenanza*.

No solamente esto, sino que Salomon, quien no dejaba de ser un ayudante de construcción, forzó un tanto el estado de la situación y tiró aún más de la cuerda cuando el 8 de febrero escribió al intendente del Departamento, Juan Domingo de Medina, en un tono que cabe calificar como altanero, en relación con la situación de unos jabeques sitos en el arsenal de Cartagena:

“Mui Sor mio: En el Capítulo quarenta y quatro de la Ordenanza de S.M. de Yngenieros de Marina, se les priva absolutamente puedan ejercer su jurisdiccion en la avilitacion de los Buques después de entregados por ellos a la disposición del Comandante General, y estándolo asi los jabeques del mando de Dn Francisco Aguirre que están en este Arsenal, y vaten bandera aun en el dia; y no teniendo noticia expresa del Exmo. S^{or} Dn Carlos Reggio estaban a mi disposición (como S.E. lo egecutó en el dia de aier) me ha privado el emprender su havilitacion, aunque el Ministro de Arsenales me mandare quantas noticias tuviere para este fin, pues a mi no me corresponde derogar los decretos de S.M., ni exponerme à que este Sor Ex^{mo}. tuviere justa causa para quejarse de mi à S.M.”²⁰.

¹⁹ Carta de Manuel Salomon a Carlos Reggio, de 15 de febrero de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

²⁰ Carta de Manuel Salomon a Juan Domingo de Medina, de 8 de febrero de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

De nuevo Medina se quejó al ministro Arriaga, a lo que éste respondió poniendo en cuestión que como tal ayudante de construcción tuviera la condición de miembro del Cuerpo de Ingenieros: "... enterado S.M. de todo, me manda prevenir á V.E. llame a Salomon, y le reprenda de que se revista de facultades que no le competen, estando como está desnudo de carácter de individuo de la Ordenanza, advirtiéndole V.E. proceda en lo facultativo según la instrucción que le daría Dn Francisco Gautier, y en lo demás camine arreglado a la practica, y ordenanzas". No se entiende muy bien este razonamiento de Arriaga, secretario de Estado y del Despacho de Marina, pues si bien la plaza de ayudante de construcción no se incluía entre las señaladas en el primer artículo de la *Ordenanza* como miembros del organigrama Cuerpo de Ingenieros, lo cierto es que el artículo 2 preveía seis plazas de ayudantes de construcción "... además del expresado número de Yngenieros".

También en el Departamento de Ferrol, donde residía Gautier, se suscitaron inmediatas competencias entre los ingenieros y el intendente. Así, el 13 de julio de 1771, el propio Gautier manifestaba a Arriaga su profundo descontento por la falta de colaboración del intendente de Ferrol y sus subordinados en ese Departamento en la aplicación de la *Ordenanza* de 10 de octubre anterior. Los términos de su misiva a Arriaga no dejaban lugar a dudas:

"El Yngeniero en Segundo de Marina D. Josef Romero, que en mi ausencia del Departamento del Ferrol hace mis veces, me dá parte, que encuentra embarazos, y resistencia en el establecimiento de la Ordenanza de Yngenieros de Marina, que el Rey ha mandado observar inviolablemente, y que el Yntendente, y demas oficiales del Ministerio arreglándose a lo anteriormente practicado, le limitan sus facultades, y le impiden que arregle los ramos de su cargo con orden, claridad, y economía, sea en el gobierno de los operarios (donde se va descubriendo cada día abusos inveterados) sea en la conservacion, carenas, entretenimientos, Fabricas, y uso de embarcaciones ...".

Y concluía: “Veo ahora mas que nunca, que el establecimiento de esta nueva ordenanza, duele a muchos, pues con su rigida observancia, se acaban los abusos, y se tapan los canales donde se derrama la Rl Hacienda ...”²¹.

El ministro Arriaga, miembro del Cuerpo General, quiso asesorarse convenientemente para tomar partido por uno u otro Cuerpo en la interpretación de la *Ordenanza*, pues recibía representaciones de ambas partes quejándose por la actuación de la contraria. Así, remitió a Juan Gerbaut, intendente en Cádiz, un escrito que había recibido de Pedro de Ordeñana, intendente de Ferrol en junio de 1771, en el que este último, como era lógico, se posicionaba a favor de sus compañeros de Cuerpo. Gerbaut y el contador principal de su Departamento examinaron la representación recibida, y emitieron un informe contundente sobre la interpretación de los artículos en cuestión, que entre otros razonamientos señalaba:

“Con toda atencion hân examinado el Director de estos oficios, y Contador principal la adjunta representación, que hace à V.E. el Yntendente de Ferrol sobre las addiciones, que considera conveniente a la Ordenanza del Cuerpo de Yngenieros de Marina, y hallado mui fundado quanto en ella se propone en razón de la anticipada noticia que deba dar al Yntendente de un Departamento el Yngeniero encargado de la dirección de una obra; pues sin duda por este medio podrá llevarse únicamente la cuenta, y razón de su costo, sin el riesgo de que se carguen jornales, y materiales en un fin, y se causen en otro ... creería Yo conveniente la decisión de que el encargado de qualquiera obra deba con anticipación a ella pedir al Yntendente los materiales precisos, a fin de que este los mande acopiar ...”²².

²¹ Carta de Francisco Gautier a Julián de Arriaga, de 13 de julio de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

²² Carta de Juan Gerbaut, intendente de Cádiz, a Julián de Arriaga, de 9 de julio de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

El fondo del asunto estribaba en a quien correspondía el control de las obras de construcción en los Departamentos, en si eran los ingenieros los que debían obtener permiso de los miembros del Cuerpo del Ministerio para según qué actuaciones, o si por el contrario, eran éstos últimos (contadores, maestros de jarcia, etc.) los que, a pesar de lo dispuesto en la *Ordenanza*, debían vigilar, y controlar las obras, o el acopio y almacenamiento de los materiales, su disposición por los ingenieros, etc.

Un nuevo escrito de Ordeñana a Arriaga, de 7 de agosto de 1771, daba cuenta de diferentes casos en los que los ingenieros de Marina pretendían abrogarse facultades que en su opinión no tenían, causando discordias con las autoridades del Departamento, e incluso con otras autoridades civiles. Por ejemplo, al parecer no obedecían los ingenieros al corregidor de la plaza pues únicamente se consideraban sujetos a su superior, en esos momentos Joseph Romero por ausencia de Gautier:

“Que entre los varios casos en que se pretende dar ilimitada extensión a la Ordenanza es uno (capaz de producir consecuencias) el de que habiendo dispuesto á solicitud del Corregidor de aquel Partido concurriese la maestranza en días que no fuesen de trabajo a darle noticias relativas á el establecimiento de única contribución, se queja el citado Corregidor de que los operarios no quieren obedecer, apoyados por D. Josep Romero ...”²³.

Ante tal estado de cosas, en el que las competencias y fricciones entre ingenieros e intendentes no cesaban, muy al contrario, tendían a recrudecerse, Arriaga comunicó el 1 de agosto del mismo año a todos los comandantes generales e intendentes de los Departamentos “... para que se observe la Ordenanza de Yngenieros aún en artículos opuestos a las de la Armada, y á las del Ministerio ...”. En consecuencia, el

²³ Minuta en la que se resume una representación de Pedro de Ordeñana a Arriaga, de agosto de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

secretario de Estado y del Despacho de Marina se inclinó por mantener el *status quo* derivado de la aprobación, solo nueve meses antes, de la *Ordenanza* del Cuerpo de Ingenieros, pues lo contrario hubiera sido un absurdo y el reconocimiento de un error de gobierno al aprobar una normativa que fue además sancionada por el rey.

No obstante lo anterior, y tras manifestar a Arriaga que él siempre había cumplido la *Ordenanza* de 10 de octubre, Ordeñana no se rindió, y envió al ministro un nuevo escrito, de treinta páginas, en el que señalaba ejemplos concretos en los que los propios ingenieros no la habían cumplido. Era el caso del artículo 16, en el que se indicaba expresamente que los ingenieros debían pedir al intendente los géneros que necesitase, y éste suministrárselos, mientras que la realidad era muy distinta, pues Joseph Romero no solo no pedía, sino que mandaba en esta materia con absoluta independencia del intendente:

“El art.º 16 expresamente dice, que el Yngeniero pedirá por Papeletas firmadas los generos que necesite, y Dn Joseph Romero en lugar de pedir, manda dar, de manera que nada queda al Yntendente, sino hacer cumplir sus ordenes, quando las Ordenanzas de Yngenieros de mar, y tierra, y las de Arsenales constantemente claman por lo contrario ...”²⁴.

Situación que para los miembros del Cuerpo del Ministerio era especialmente desagradable, como ocurrió en el caso del navío *San Julián*: “Es verdaderamente repugnante que à la vista del Comandante, e Yntendente disponga por si Dn Joseph Romero en este asunto, y que hubiese desestimado el pensamiento de meter en dique el Sn Julian, sin embargo de haversele insinuado, y que desde su construcción en este Astillero, donde se botó en 10 de Diciembre de 1768 no se han visto los

²⁴ Representación de Pedro de Ordeñana a Arriaga, de 13 de agosto de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

fondos, como es debido a todo buque que se apronta, especialmente para Yndias ...”²⁵.

Cansado y preocupado por el curso de los acontecimientos, de nuevo Arriaga, por real orden, solicitó de Andrés Reggio, comandante general de Ferrol, así como de los jefes de escuadra Manuel de Florez y Pedro de Castejón, un último informe a la vista tanto de las representaciones y escritos de ambas partes como también de la Ordenanza del Cuerpo del Ministerio, de 1 de enero de 1725, como la del Cuerpo de Ingenieros de Marina de 10 de octubre de 1770: “... para cortar semejantes competencias de que solo se sigue el atraso del servicio, manda el Rey que V.E. y los Xefes de Escuadra Dn Manuel de Florez y Dn Pedro Castejon vean los referidos documentos y con presencia de las citadas Ordenanzas, expongan quanto les parezca conveniente para establecer el método que pueda seguirse en lo subcesivo”²⁶.

La respuesta de Reggio no se hizo esperar, pero no en el sentido que el ministro Arriaga deseaba, pues consideraba de mucho tiempo y trabajo aportar una solución pacífica al conflicto, y proponía remitir toda la documentación a una Junta de Ordenanzas para que dilucidase al respecto: “... nos ha parecido mas oportuno que objeto de tanta importancia se remita a la Junta de Ordenanzas para que en ella se trate sobre el particular ...”²⁷.

Era ésta una forma delicada de quitarse de encima asunto tan enconado. Es más, las disputas entre intendentes e ingenieros continuaban casi diariamente. De ello daba cuenta Ordeñana, intendente de Ferrol, a Arriaga, en los meses siguientes; así, en septiembre de 1771 se quejó de la actuación de Joseph Romero, en este

²⁵ *Ibíd.*

²⁶ Real orden de 24 de agosto de 1771, comunicada por Arriaga a Andrés Reggio (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

²⁷ Carta de Andrés Reggio a Arriaga, de 11 de septiembre de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

caso por haber encargado un trabajo al carpintero Salvador de la Rosa sin haberlo comunicado ni haberse presentado a revista el citado carpintero²⁸. Al mes siguiente, una nueva queja con los mismos protagonistas, Ordeñana y Romero, pues el primero dio cuenta del siguiente hecho: habiendo llegado el día 6 de octubre a Ferrol la fragata de guerra inglesa *La Activa*, de 26 cañones, desarbolada de su trinquete, el ingeniero Joseph Romero había dispuesto por su cuenta sin noticiárselo a Ordeñana, ni por tanto intervenir éste en lo más mínimo, que se pasase a tomar medida para hacer otro palo, “mandando después que se empezase a labrar y que formada por el maestro de arboladura una papeleta de lo necesario deseó el intendente se le presentase con ella para informarse, y no se lo permitió el ingeniero ...”²⁹.

En definitiva, el primer año de vigencia de la *Ordenanza de V.M. para establecimiento del Cuerpo de Yngenieros de Marina*, de 10 de octubre de 1770, había enquistado y de qué manera el regular servicio en los Departamentos, ya de por sí un tanto convulso debido al enfrentamiento entre el Cuerpo del Ministerio y el Cuerpo General, entre intendentes y oficiales, pugna entre la “pluma” y la “espada” que desde hacía ya más de medio siglo venía lastrando el funcionamiento de los tres Departamentos de Marina peninsulares: Cádiz, Cartagena y Ferrol.

Y es que seguramente no cabe abstraer lo sucedido en el año de aplicación de la Ordenanza de Ingenieros (las disputas entre ingenieros e intendentes) de lo que venía ocurriendo entre los mismos intendentes y los oficiales de Marina concretamente desde la promulgación de las antes citadas *Ordenanzas del Cuerpo del Ministerio* de 1 de enero de 1725. Se trataba de una lucha de poder a dos bandas, intendentes y oficiales, por el control de los astilleros y arsenales sites en los

²⁸ Carta de Ordeñana a Arriaga, de septiembre de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

²⁹ Carta de Pedro de Ordeñana a Arriaga, de octubre de 1771 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

Departamentos, enfrentamiento en el que desde octubre de 1770 se introdujo un tercer actor: el Cuerpo de Ingenieros de Marina.

3.- Las ordenanzas de Pertrechos y del Cuerpo de Ingenieros de Marina, de 1772, en el marco de la lucha de poder en los Departamentos

La situación en el seno de los Departamentos era insostenible. Por ello, Arriaga decidió, por fin, tomar partido por el Cuerpo al que él pertenecía, el Cuerpo General. El 28 de mayo de 1772 fue aprobada la *Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los vageles de la Real Armada y mando militar de los arsenales de Marina*³⁰. Como se deducía de su enunciado, a partir de ese mismo momento el mando y gobierno de los arsenales, al margen del negociado económico, pasaba a estar en manos de una Junta, la denominada Junta de Departamento y Apostadero, que O'Donnell describe así: “Constituidas con carácter de institución suprema en cada departamento, e integradas además del Comandante General, por un administrador (el Intendente) y cinco oficiales superiores, suponen otra muestra más de la preeminencia que el Cuerpo General ha terminado por adquirir”³¹. Así era, pues de los seis miembros, además del comandante que lo presidía, de un órgano colegiado como era esta Junta, cinco eran miembros del Cuerpo General y solo uno ingeniero. Ya el mismo “preámbulo” de la norma señalaba la relevancia que a partir de entonces adquirirían los oficiales de Marina: “Por quanto, conviniendo à mi Real Servicio que en el método y gobierno de mis Arsenales haya reglas fixas que unan à la debida economía el mas breve posible apresto de mis Vageles, y la intervención de los Oficiales de Guerra, como que han de navegar en ellos, y ser responsables de sus operaciones ...”.

³⁰ Biblioteca Museo Naval, Impreso, 450.

³¹ O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, *La orgánica naval*, pág. 67.

Esta pérdida repentina de poder y competencias que afectó, sin lugar a dudas, a los intendentes, y, por supuesto, a los ingenieros, se vio refrendada solo tres meses más tarde con la nueva Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros de Marina³², que habría de experimentar, muy a pesar de los deseos de su ingeniero general, Francisco Gautier, una importante modificación para adaptarse a la nueva realidad: era ya el Cuerpo General quien detentaba el gobierno de los Departamentos, a excepción, como se ha dicho, de la administración económica, todavía en manos de los intendentes³³.

“Ordenanza de Yngenieros sobre su establecimiento. Se varió mucha parte de ella por otra nueva de 13 Agosto 72 ...”. Así reza, con enorme acierto, la portada de una carpeta comprensiva de numerosa documentación, relativa a la nueva Ordenanza para el Cuerpo de Ingenieros de Marina encontrada en el Archivo de Simancas. En efecto, solo dos años más tarde de la aprobación de la Ordenanza original, se procedió a una revisión general de su contenido. De esta Ordenanza de 1772 se imprimieron un total de 1.100 ejemplares, con un coste de 143.646 reales de vellón, importe en el que se incluía, curiosamente, la impresión simultáneamente por la misma imprenta de la Ordenanza de Pertrechos antes mencionada y aprobada tres meses antes.³⁴ Lo que viene a demostrar que, aunque promulgadas con una diferencia de solo tres meses, constituían por su contenido un conjunto normativo

³² “Ordenanza que V.M. manda expedir para establecimiento del Cuerpo de Yngenieros de Marina (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

³³ Sobre esta cuestión, puede consultarse PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C., “La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII”, en *La Hacienda Militar. 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*, Madrid, 2002, págs. 303-422 (coord. Teijeiro de la Rosa, j. M.).

³⁴ “Ymporte de la ympression, Papel y Enquadrernacion de Mil, y cien exemplares de la Ordenanza de Yngenieros de Marina, que de orden del Exmo. S^{or}BaylioDn Julian de Arriaga hèympresso”. Está firmada esta relación por Pedro Marín, en Madrid, el 30 de septiembre de 1772 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

tendente a sostener y apuntalar el control del gobierno de los Departamentos en manos del Cuerpo General.

El preámbulo de esta nueva Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros de Marina era prácticamente idéntico, palabra por palabra, al de la Ordenanza anterior de 1770, pero sin embargo incluía una frase al inicio que, en su sencillez y brevedad, era toda una declaración de intenciones, pues se situaba al Cuerpo de Ingenieros agregado al Cuerpo General: “Por quanto conviniendo á mi servicio crear un Cuerpo de Yngenieros de Marina, agregado al Cuerpo General de la Armada, á cuyo cargo se construyan, carenen ...”. Disposición ésta ausente, por supuesto, en la Ordenanza de 1770, y a la que no se ha prestado la relevancia que merece por su incidencia inmediata en el juego de poder en los Departamentos. El “espíritu” que informaba este preámbulo y la señalaba frase se refrendó indirectamente en el artículo 2, cuando se señalaban a los distintos ingenieros los empleos equivalentes en el Cuerpo General, sin duda alguna para evitar competencias entre ellos, por ejemplo, a la hora de situarse en determinados actos públicos como las revistas: “El Ayudante Yngeniero será, por la naturaleza de su empleo, Alferes vibo de Fragata: el Yngeniero extraordinario, Alferes de navio: el Yngeniero Ordinario, Teniente de Navio; el en segundo, Capitan de Fragata: el en Gefé, Capitan de Navio: el Director, Capitan de Navio, u Oficial General, según el Despacho que tuviere”³⁵. Además, se les asignaba el uniforme del Cuerpo General: “y por uniforme usarán el del Cuerpo General de la Armada”, como asimismo se había dispuesto por real orden de 1769 tras comparar el que usaban los oficiales y el de los constructores de Francia, aunque con alguna pequeña modificación en la disposición de las faltriqueras³⁶.

³⁵ Acerca del escalafón del Cuerpo de Ingenieros de Marina, puede consultarse el trabajo de José María Sánchez Carrión: “Establecimiento del definitivo escalafón del Cuerpo de Ingenieros de Marina de la Real Armada (1770-1827)”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 2010, nº 111, págs. 49-79.

³⁶ Real orden de 23 de mayo de 1769 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

Hay que resaltar que la Ordenanza de 1772 recogió, como se ha dicho, la nueva realidad en el gobierno de los Departamentos a cargo éste de la señalada Junta prevista en la Ordenanza de Pertrechos aprobada tres meses antes; de esta forma, por ejemplo, cualquier contrata a realizar habría de pasar inexorablemente por la Junta del Departamento:

“Siempre que se haya de celebrar alguna Contrata, o Asiento para conducciones, ò arrastres de Madera, obras de los Astilleros, ò Arsenales, provisiones de generos para sus fabricas, ò de qualesquiera que sean, se deberán hacer en la Junta del Departamento, prevenida en el Artículo 20 de la Ordenanza para el mejor método de conservar los Pertrechos de los vageles de la Real Armada ...” (art. 286).

Se aludía, como puede observarse, a la Ordenanza de Pertrechos de mayo de 1772, pues una era consecuencia de la otra y ambas estaban inspiradas en la misma dirección y tenían el mismo objetivo: la consolidación del Cuerpo General por encima de ingenieros e intendentes. En el artículo 287, por ejemplo, se preveía la celebración de la citada Junta del Departamento “en casa del Comandante General, á que asistirá el escrivano de Marina, ò el que haya firmado los edictos para formalizar la contrata, dejando libremente entrar à quantos quisieren hacer postura con los precisos requisitos ...”. Una vez adjudicado el contrato al mejor postor, el mismo comandante general debía convocar de nuevo a la Junta para leer el pliego de condiciones que había presentado y así rematarlo.

También la Junta del Departamento era la encargada de designar a las personas comisionadas para proporcionar los géneros que “no se hayan de proveer por contrata” (art. 291), así como de recibir cada seis meses del intendente y del ingeniero comandante de cada Departamento “... todos los consumos hechos en los Astilleros, Diques, fabricas de todas especies, y del Almacén General, gastos que han causado, sueldos, y jornales de todos los que en ellos han servido ... y será el

modo de lograr la economía que tanto importa” (art. 292). Curiosamente, se atribuía a esta Junta una importante labor fiscalizadora de estos gastos, suplantando en cierto modo la labor propia de los intendentes:

“293. Examinados en dha Junta estos gastos, que deben llevarse à ella claros, y distintos de cada ramo, y visto en ella maduramente, los que, sin detrimento del servicio, se pueden economizar, ò reglar mejor para lo sucesivo, se remitiràn por el Comandante General, firmados por todos los vocales, si fueren aprovados, ò con las notas que convengan, y con los dictámenes separados, è insertos en ellas, à mi Secretario de Estado de Marina para mi noticia, y por sí, antes que se pasen à la Contaduría Mayor de Cuentas, quiero se remitan à otro examen de alguna Junta de Marina”.

El contenido de esta disposición, en todo caso, no extraña precisamente en esos momentos dado el fin último de la Ordenanza que se está examinando, que no era solo la regulación exhaustiva de cuantas funciones correspondían al Cuerpo de Ingenieros, sino también acomodar la gestión diaria de los arsenales a la realidad impuesta por la Ordenanza de Pertrechos dictada tres meses antes.

El artículo siguiente, el 294, de la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros de 1772, atribuía también a la Junta del Departamento el examen y cómputo cada seis meses “... de lo gastado, y existente, segun los caudales asignados en cada Departamento, y conforme à ellos, se puedan con inteligenmte economía reglar los trabajos, y operaciones del servicio ...”. Para ello, el intendente debía llevar a la Junta “relacion certificada de todos los gastos causados en los antecedentes meses de los sueldos de Cuerpos, Oficiales de Guerra, de Ministerio, Academias, gente de trabajo del Arsenal, y Armamentos, presentandolos en ella para su examen ...”.

Sí que puede señalarse a esta Ordenanza de 13 de agosto de 1772 una enorme virtud, pues la razón de su extensión radicaba en el hecho de que ya no dejaba nada al azar, para no dar lugar a posibles conflictos entre los distintos Cuerpos, en la gestión y desarrollo de la construcción de los navíos, acopio de madera, almacenes, etc. Además, también disponía la Ordenanza un aumento del Cuerpo de Ingenieros a 45 miembros: “cuatro Yngenieros Directores, quatro en Gefe, ocho en segundo, ocho ordinarios, ocho extraordinarios, y doce ayudantes de ingenieros, todos á la orden de un Yngeniero General”.

No variaron en lo más mínimo los sueldos establecidos en la Ordenanza de 1770, haciéndose remisión precisamente a la de Pertrechos de 1772 para señalar las gratificaciones extraordinarias a percibir por los ingenieros en el caso de comisiones como visita de monates, asistencia a la corta de madera, dirección de canales, ríos y caminos, etc.

Por lo demás, como se ha indicado antes, esta vasta Ordenanza de 13 de agosto de 1772 reguló hasta el más mínimo detalle todo cuanto se incluía en el ámbito de conocimiento y actuación del Cuerpo de Ingenieros de Marina: la Academia del Cuerpo y sus reglas de Gobierno (Título IV), las competencias y modo de actuar del ingeniero general (Título V) y del ingeniero director en cada Departamento (Título VI), las “obras de construccion, carenas, edificios, metodo de seguirlas, admision de la Maestranza y como debe emplearse en sus trabajos (Título VIII, arts, 82 a 146, el más extenso de todos, como era lógico dada la importancia del tema), el “reconocimiento de Montes, corta, labra, y conduccion de maderas” (Título X), etc.

A semejanza de lo ocurrido con la Ordenanza de 1770, se redactaron inmediatamente oficios de remisión de ejemplares de su texto a todas las autoridades de Marina de Cádiz, Cartagena, Ferrol y La Habana.

4.- Dificil aplicación de la Ordenanza, nuevos enfrentamientos y dimisiones de Gautier

La lentitud en la conformación del Cuerpo, problemas en la construcción de los navíos y los enfrentamientos, ahora también con los oficiales de Marina miembros del Cuerpo General, además de los ya “tradicionales” con los intendentes, colmaron la paciencia tanto del propio Gautier como también del monarca, quien no quiso concederle su retiro, reiteradamente solicitado, hasta que se cumplieran determinados objetivos materiales y logísticos. Puede afirmarse que, a pesar de la concreción y detalle de la Ordenanza de 13 de agosto de 1772, los conflictos no desaparecieron.

Por ejemplo, en agosto de 1773 se produjo en Ferrol un importante incidente entre el ingeniero Joaquín de Hickey y el comisario Bernardino Corbera. Hickey envió a una persona con una certificación de parte de un terreno que había excavado para que Corbera la interviniese y se pagase este trabajo a quienes lo llevaron a cabo. Corbera se negó pues no tenía noticia previa de esa excavación, devolviendo la certificación a la persona, un soldado, que se la había llevado. Apareció poco después Hickey con esa certificación, negándose de nuevo Corbera a pagarla, y al parecer se inició un forcejeo entre ellos. De todo ello se enteró el intendente del Departamento, Joaquín de Maguna, quien dio cuenta al intendente general del mismo, Manuel Antonio Flórez, el cual llamó a Hickey y le reprendió por lo sucedido. Corbera, no satisfecho con esto, exigió más, por lo que Arriaga pidió a Flórez que aclarase el asunto, a lo que éste le contestó el 11 de septiembre del mismo año que “... en el caso questionado, consideré, y considero no cave en Justicia otra providencia que la tomada por mi de qualquiera aspecto que se mire, pues en mi concepto está muy distante del merito necesario para graduarle por insulto a Corbera como intenta el Yntendente ...”³⁷. Es decir, que en este caso

³⁷ Todo el expediente relativo a este incidente en AGS, Secretaría de Marina, leg. 76.

Flórez consideró que con la represión a ingeniero hickey el conflicto quedaba zanjado.

Ante el deterioro de la situación, el 16 de marzo de 1774 recibió Gautier un primer aviso a través de la siguiente real orden, en la que al final se insinuaba hasta un posible relevo al frente del Cuerpo:

“Deduciendose de la carta de V.S. de 29 de Diciembre ultimo el ningun adelantamiento que hay en l establecimiento y formación del Cuerpo de Yngenieros: el corto progreso que hacen en sus estudios los pocos Yndividuos de que consta en el día; y la desconfianza que V.S. manifiesta de su aumento: me manda el rey prevenir à V.S. aplique su mayor actividad para promover la formación de este Cuerpo, regularidad de sus escuelas, y lo demas anexo, de modo que se compruebe en la practica lo que la hordenanza prescribe: Y que si V.S. no encuentra dable el desempeño de este objeto, avise para que S.M. elija quien lo verifique. Dios gue 16 de Marzo de 74 desde El Pardo. A Gautier”³⁸.

La respuesta de Gautier no se hizo esperar: “El asunto de que trata esta Rl orden exige por su entidad una exposición mui detallada que espero concluir en breves días y passare a manos de V.E.”³⁹. Un mes después, Gautier recibió otro toque de atención por parte de Arriaga, ahora a cuento de su falta de diligencia en la elaboración de un nuevo *Plan de Navío*: “A Gautier. Reparando el rey quanto dilata V.S. el embio del nuevo Plan de Navio que se le ordenó que hiciese: me manda prevenir a V.S. lo practique con la mayor brevedad siendo de tanto perjuicio lo que se atrasa la construcción suspendida hasta reglar este objeto. Dios guarde Aranjuez 25 de Mayo de 1774”⁴⁰.

³⁸ Real orden de 16 de marzo de 1774 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

³⁹ Carta de Gautier a Arriaga, de 9 de abril de 1774 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

⁴⁰ Carta de Arriaga a Gautier, de 25 de mayo de 1774 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

En ese mismo mes y año, junio de 1774, Gautier vio como desde la Secretaría de Estado y del Despacho se ponían en entredicho algunas de las decisiones por él adoptadas en el gobierno del Cuerpo, en concreto el nombramiento de Luis de Mevilhon como encargado de la dirección de las obras hidráulicas y civiles en el Departamento de Cartagena, a quien se consideraba "... mozo de poca theorica y ninguna practica ..."; además, se acusaba al propio Gautier de no asistir a dichas operaciones como debía ser: "debiera V.S. reconocer diariamente su execucion sin reposar únicamente con lo que le informen"⁴¹.

A todo esto cabe añadir una acusación de maltrato personal hecha contra el propio Gautier por Christoval Lyon, maestro de Matemáticas en la Academia de Ingenieros de Marina, el 5 de enero de ese año de 1774. Acusación probada unos días más tarde por Manuel Antonio Flórez, comandante general del Departamento de Ferrol⁴².

Además, una desagradable acusación de malversación de caudales formulada en 1775 contra el antes citado Luis de Meovilhon y Miguel de la Puente, en relación con unas obras ejecutadas en el Departamento de Ferrol produjo un nuevo enfrentamiento entre Gautier, quien investigó por su cuenta, y Flórez, quien a su vez nombró un auditor para que averiguase lo sucedido. Flórez pidió a Gautier que cesase en sus investigaciones y le devolviese los papeles que había actuado, a lo que Gautier se negó en rotundo. Afortunadamente para él, y aunque el Consejo de Guerra recriminó a Gautier haber practicado diligencias que no le correspondían, el asunto terminó bien para el Cuerpo de Ingenieros, pues la sentencia del Juzgado de la Comandancia General del Departamento de Ferrol absolvió tanto a Puente como a Meovilhon, a los que además se ascendió a alférez de navío e ingeniero

⁴¹ Carta de Arriaga a Gautier, de 15 de junio de 1774 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 77).

⁴² AGS, Secretaría de Marina, leg. 79.

extraordinario, el primero, y a teniente de navío e ingeniero ordinario, el segundo⁴³.

Ese mismo año de 1775 fue escenario de otro incidente con los mismos protagonistas, Gautier y Flórez, pues este último requirió varias veces al primero para que le devolviese unos memoriales que le había enviado para informar, y Gautier se negaba reiteradamente a ello⁴⁴.

Varios años después, en 1777, estando destinado temporalmente Gautier en Cartagena, donde había contraído matrimonio⁴⁵, se le negó permiso para pasar a la Corte para exponer lo que él denominaba el “adelantamiento” del Cuerpo de Ingenieros de Marina hasta que no se concluyera la construcción de dos navíos cuyas obras se habían iniciado en el astillero de dicho Departamento, pero que acumulaban un considerable retraso⁴⁶.

Todo lo anteriormente relatado condujo a Gautier a solicitar reiteradamente su dimisión del empleo de ingeniero general de Marina Señala acertadamente Sánchez Carrión las razones: “Por nuestra parte, creemos que Gautier, cansado de los continuos desplantes del Cuerpo General, agotado mental y físicamente por las discrepancias y luchas con su antiguo amigo, y ya ministro, González-Castejón, reitera en 1782

⁴³ Todo el expediente, muy voluminoso, formado como consecuencia de esta acusación, se puede consultar en AGS, Secretaría de Marina, leg. 77.

⁴⁴ Las cartas que se cruzaron ambos, y también las que dirigió Flórez a Arriaga, en AGS, Secretaría de Marina, leg. 79.

⁴⁵ Permiso concedido a Gautier en 5 de febrero de 1776, para contraer matrimonio con JosephaTacon y Foxá: “*Conformandose el rey con el dictamen del Consejo de Guerra se há servido conceder al Brigadier del ExercitoDn Francisco Gautier Yngeniero general de Marina el permiso que há solicitado para contraer matrimonio con D^a JosephaTacon y Foxá: participolo de orden de S.M. á V.S. para su noticia y la del interesado. Dios gue VS Madrid 5 de Febrero de 1776. S^{or}Dn Joseph de Roxas*” (AGS, Secretaría de Marina, leg. 77).

⁴⁶ AGS, Secretaría de Marina, leg. 77.

su dimisión, ya presentada en 1776⁴⁷. Sin embargo, ya en julio de 1774, sólo dos años más tarde de la aprobación de la *Ordenanza* de 1772, Gautier había pedido por primera vez su relevo, decisión que decía reflexionada y pensada:

“Reconociendo deber solo á la bondad de V.M. el haver retardado por mucho tiempo su desgracia, concluye que el cumulo de incidentes ocurridos le precisan á solicitar la relevacion de todos sus encargos, por el bien del Real servicio: que no desconoce lo mucho que va a perder en dejar un empleo que es u unico modo de vivir, despues de haver abandonado el que tenia de confianza en la Corte de Francia y se proveyó un año despues de haversele admitido al Real servicio de V.M. Que esta demision ha sido precedida de todas las reflexiones que le han podido sugerir su actual constitucion y el conocimiento de la que le espera, si S.M. no se digna concederle empleo en qualquier carrera que no sea la de Marina; pues en tal caso, despues de haver tenido la honra de servir á V.M., a la de Francia y a la Corte de Parma, se verá precisado a buscar partido en otra parte, óbolver a ser gravoso a sus parientes”⁴⁸.

Los “incidentes” a los que se aludía Gautier como desencadenantes de su dimisión ya han sido relatados. En todo caso, eran referidos por él en esa su primera carta de dimisión de julio de 1774, que constituye una perfecta descripción de lo sucedido desde la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina cuatro años antes, y, como se ha descrito, en los años sucesivos:

⁴⁷ SÁNCHEZ CARRIÓN, J. M^a, “Los ingenieros generales del Cuerpo de Ingenieros de Marina (1770-1827)”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 2011, n° 114, págs. 69-89, 74).

⁴⁸ Minuta resumen de una carta enviada el 9 de julio de 1774 por Gautier (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

“Se queja de una declarada aversion en toda la Marina a su persona y al Cuerpo de Yngenieros de la Armada; de no haverse fiado el establecimiento de su Ordenanza, y si solo al Gefe de Escuadra Dn Pedro de Castejon ... de que a los Yngenieros que dejó en Ferrol se les haya ridiculizado, huido su trato, y querido desairar ... Se queja tambien de que los Comandantes Generales no hacen caso del Cuerpo de Yngenieros, atribuyendo á la indiferencia con que se les mira el no haverse completado su numero ... Añade que las incesantes contradicciones, hasta ahora sobrellevadas por él al abrigo de la Real Confianza de V.M., no le son tolerables despues que ya no le queda duda en haverla perdido ...”⁴⁹.

En 1775 reiteró otra vez su dimisión, en este caso alegando motivos de salud, en una carta escrita en francés a Julián de Arriaga: “Dans cette cruelle circonstance, me voyant de toute inutilité en Espagne, ne pouvant aller à present à Madrid [...] y justifier ma conduite, et voyant que le service souffre visiblement de la [...] dilacion, je dois par [...] solliciter de nouveau mon entieredemission, dans les termes qui il plaira à la pieté de S.M. de [...] accorder »⁵⁰. Arriaga consultó a Flórez sobre el estado de salud de Gautier, a lo que el primero contestó que las razones de Gautier para abandonar sus actuales empleos eran muy distintos: “... si por otra parte no supiese por el Medico que le asiste tubo hace mucho tiempo una inflamacion en la garganta de que curò, y no tiene males. Lo que si tiene es una commocion interior que no reprime, quejandose del modo con que se le trata, faltandosele (dice él) à lo que se le prometió quando vino à España y expresa su Patente ...”⁵¹.

⁴⁹ *Ibíd.*

⁵⁰ Carta de Gautier a Arriaga, de 10 de mayo de 1775 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 77).

⁵¹ Carta de Manuel Antonio Flórez a Arriaga, de 14 de junio de 1775 (AGS, Secretaría de Marina, leg. 77).

Fue en 1781 cuando Gautier solicitó por tercera y última vez su dimisión. Su matrimonio en 1776 con Josefa Tacón debió de influir, evidentemente, en tranquilizar un tanto las cosas a nivel personal y a pesar que desde el punto de vista profesional los incidentes con unos y otros no cesaron, dejó transcurrir seis años hasta que el 13 de octubre de 1781 reiteró de nuevo su dimisión, en este caso al marqués González de Castejón, nuevo ministro de Marina desde el 31 de enero de 1776. En una emotiva carta en la que exponía sus servicios al monarca durante dieciséis años, periodo durante el cual se habían construido hasta 76 navíos bajo su dirección, alegaba su quebrantada salud como motivo principal de su petición:

“Señor. Dn Francisco Gautier Ingeniero General de Marina y Brigadier de los RsEjercitos a los pies de V.M. humildemente representa que por el quebranto de su salud, esta experimentando de día en día, no pueden sus fuerzas corresponder al celo que se esmera emplear en el cumplimiento entero de sus encargos.

Esta situación penetra el suplicante de dolor, viendo que, ni aun con el sacrificio de su vida puede servir a V.M. con la eficacia y actividad correspondiente al amor que professa a V. Rl Persona que se ha dignado colmar al suplicante de tantos favores.

En estas circunstancias suplica a V.M. se apiade de su estado, concediendole su retiro sin quitarle la esperanza de sacrificar a V. Rl servicio lo que le queda de salud, en los asuntos en que pueda ser de alguna utilidad y en quantoalcanzen sus luces y un estudio de 35 años sobre varios ramos de servicio de tierra y mar.

Diez y seis años ha que tiene el honor de servir á V.M. y en este discurso ha executado se han construido por sus planos y sus discipulos 76 embarcaciones de guerra. Estos servicios son pocos, respecto al premio con que V.M. se ha dignado remunerarlos; pero la piedad de V.M. es infinita y en esta confianza entrega respetuosamente a los pies de V.M. su

suerte y la de su crecida familia. Señor, a los pies de V.M. Francisco Gautier. Madrid 13 de octubre de 1781”⁵².

No debían ser tan graves los problemas de salud de Gautier, pues no falleció hasta diecinueve años después en París, pero ahora ya el monarca accedió, aunque su respuesta positiva no llegó a Gautier hasta cinco meses después, el 5 de marzo de 1782. Se le concedía el retiro con el empleo de Brigadier vivo del Ejército y con un sueldo de 2.000 reales de vellón al mes, a pagar por la Tesorería del Ejército, y otros 46.000 reales de vellón, en este caso anuales, a satisfacer por la Tesorería de Marina:

“Atendiendo el Rey a la instancia que hizo V.S. en 13 de octubre del año antezedente, exponiendo lo quebrantado de su salud, y fuerzas para desempeñar como quisiera su celo el encargo de YngenieroGral de Marina; se ha dignado S.M conceder a V.S. su retiro, quedando con el empleo de Brigadier vivo del Exercito con 2000 reales de vellon al mes, que se han de satisfacer por la Tesoreria del Exercito a cuio fin se dan con esta fecha los avisos correspondientes al Ministerio de la Guerra; y teniendo SM presentes los servicios que V.S. ha hecho en la Marina se ha servido conceder a V.S. quarenta y seis mil reales de vellon al año, que se le abonarán por la consignazion de la Marina ... El Pardo 5 de Marzo de 1782”⁵³.

Los emolumentos que se señalaban a Gautier con ocasión de su retiro eran más que generosos, por no decir absolutamente inusuales para la época, pero hacían debida justicia a la labor realizada. Pese a las dificultades encontradas, muchas veces provocadas por su difícil carácter y falta de empatía a la hora de relacionarse con intendentes y

⁵² Carta de Gautier a González de Castejón, secretario de Estado y del Despacho de Marina (AGS, Secretaría de Marina, leg. 78).

⁵³ Real orden de 5 de marzo de 1782 comunicando su retiro a Francisco Gautier (AGS, Secretaría de Marina, leg. 78).

oficiales, la realidad es que doce años después de la constitución del Cuerpo en 1770, su evolución y estado eran realmente satisfactorios. Así consta en la *Relacion de los actuales Yngenieros de Marina, con expresion de los parages en que se hallan, y Departamentos a que se destinan*⁵⁴, que el sucesor de Gautier al frente del Cuerpo, Joseph Romero y Landa⁵⁵, remitió a Madrid. Cabe situar también en el haber de Gautier la redacción y puesta en vigor, aun con los problemas ya señalados, de las dos *Ordenanzas* fundacionales del Cuerpo de 1770 y 1772, el número de navíos construidos durante su gobierno⁵⁶, así como

⁵⁴“Para el Ferrol. Yngeniero en Gefe: Dn Joaquin de Ybarguen, Carraca. Yngenieros en Segundo: Dn Manuel Romero, Comisionado en los Montes de santander, adonde debe subsistir. Dn Miguel de la Puente, Ferrol. Yngenieros ordinarios: Dn Josef Muller, Cadiz, embarcado. Dn Vizente de plo, Pasages, en comision. Dn Juan Smith, embarcado en la fragata Rosario. Yngenieros extraordinarios: Dn Eustaquio Gianini, Ferrol. Dn Josef Pilon, embarcado en el Javeque Gamo. Ayudante Yngeniero: Dn Pedro Delgado. Para Cadiz. Yngeniero en Gefe: Dn Francisco Autran, Gibraltar. Yngeniero en Segundo: Dn Luis Mevoilhon, embarcado en el Navio Triunfante. Yngenieros Ordinarios: Dn Manuel Bornia, embarcado en el Navio Sn Julian. Dn Juan Grimanest, Carraca. Yngenieros extraordinarios: Dn Manuel Salomon, siguiendo la costa del Mediterraneo en virtud de Rl orden. Para Cartaxena. Yngeniero en Gefe: Dn Josef Fuster, Algeciras. Yngenieros en Segundo: Dn Thomas Bryant, Cartagena. Dn Thomas Muñoz, embarcado en Sn Pasqual. Yngenieros Ordinarios: Dn Manuel Travesi, Cartagena. Dn Lope Balcarcel, embarcado en una urca para azogues. Dn Thomas Lecoq, Cartagena. Yngeniero extraordinario: Dn Manuel Stevens, al corte de maderas, en el Principado de Cataluña. Ayudante Yngeniero: Dn Josef Llanos, Cartagena. Ferrol, 26 de Febrero de 1783. Josef Romero y Landa” (AGS, Secretaría de Marina, leg. 79).

⁵⁵ Real orden de 13 de marzo de 1782 nombrando a Romero Yngeniero Director de Marina: “Teniendo el Rey presentes los meritos y servicios contrahydos por V.S. se ha dignado promoverle al empleo de Yngeniero Director de Marina, lo que comunico à V.S. para su inteligencia, y satisfaccion. Dios gue el Pardo 13 de Marzo de 1782, Sr. Dn Josep Romero” (AGS, Secretaría de Marina, leg. 78).

⁵⁶ Pascual O’Dogherty indica que los primeros navíos construidos en España con arreglo al sistema propuesto por Gautier fueron los navíos gemelos de 74

la contribución de algunos ingenieros de Marina en determinadas obras civiles iniciadas en aquellos años.

5.- Conclusiones

Las Ordenanzas de 1772, así como las de Pertrechos del mismo año, constituyeron sin lugar a dudas un punto y parte en la gestión de todo cuanto sucedía en los Departamentos y sus arsenales en el último tercio del siglo XVIII. Íntimamente ligadas, como se ha explicado, la segunda fue el marco general al que tuvo que adaptarse la primera, respondiendo ambas a la decisión política del secretario de Estado y del Despacho de Marina, Julián de Arriaga, de otorgar el gobierno de los Departamentos al Cuerpo al que él pertenecía, el Cuerpo General. El Cuerpo de Ingenieros quedó desde 1772 agregado al General, que copó desde entonces la composición de las Juntas que rigieron los destinos de puertos y arsenales en detrimento de intendentes e ingenieros, limitados a partir de entonces al exclusivo ejercicio de las funciones propias de su instituto⁵⁷.

cañones llamados *San Pedro*, *San Pablo* y *San Gabriel* (O'DOGHERTY, P., "La construcción naval en la Península", en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989 (coord. V. Palacio Atard), págs. 93-118, 115).

⁵⁷ Con este trabajo sobre las Ordenanzas del Cuerpo de Ingenieros de Marina, prácticamente las únicas que no había tratado hasta el momento, el autor ha querido contribuir al estudio de las Ordenanzas de Marina en la España Moderna, de su origen, elaboración y posterior desarrollo, que durante casi dos décadas ha llevado a cabo. Esta labor se ha plasmado, entre otras, en las siguientes publicaciones: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, 2006; "La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII", en *La Hacienda Militar. 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*, Madrid, 2002, págs. 303-422; "La Armada", en *Cortes y Constitución de Cádiz. 200 años*, Barcelona, 2011, t. III; "La evolución de la legislación penal de Marina (De las Ordenanzas generales de 1748 al Código Penal de la Marina de Guerra de 1888)", en *Estudios sobre Historia de la Intolerancia*, Madrid-Messina, 2011, págs. 501-519; "El Cuerpo de Capellanes de Marina en el siglo XVIII. Ordenación legal y consolidación",

en *El Ejército y la Armada en el noroeste de América*, Madrid, 2011, págs. 161-209; “La jurisdicción militar naval en la segunda mitad del siglo XVIII. Conflictos con otras jurisdicciones”, en *Homenaje a José Antonio Escudero*, Madrid, 2012, vol. III, págs. 521-551; “La Hacienda de Marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII”, en *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz*, Madrid, 2012; “La justicia militar de Marina de la Restauración a la Guerra Civil (1888-1945)”, en *Análisis sobre jurisdicciones especiales*, Valladolid, 2017, págs. 247-281; “Instrucciones fundacionales de la Academia de Guardiamarinas en el tercer centenario de su creación”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 2017, núm. 137, págs. 9-37; y “La normativización de los Cuerpos de Marina en la España Moderna: análisis histórico-jurídico”, en *Administración Militar hispánica*, 2018 (en prensa en el momento de concluir este trabajo).