LA BASE NAVAL DE CARTAGENA EN EL REINADO DE FERNANDO VI (1746-1759)

Vicente MONTOJO MONTOJO
Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN
Real Academia Alfonso X el Sabio

EN los años del reinado de Fernando VI, de 1746 a 1759, la política exterior en España evolucionó desde el alineamiento con Francia (1746-1748) hasta el acercamiento a Portugal (Tratado de Límites, 1750) y a Gran Bretaña, gestionado por el ministro de Estado José de Carvajal y Lancaster (1) y apoyado por la reina Bárbara de Braganza. Este tratado favoreció el distanciamiento de Francia (2) e hizo de la Armada española una pieza estratégica de la política exterior, pues la neutralidad fue considerada como armada, es decir, como una etapa de rearme naval hasta poder contar con unas fuerzas que fueran capaces de enfrentarse a Gran Bretaña.

En el Gobierno, Ensenada acumuló cuatro secretarías del Despacho, que cuando fue cesado (julio de 1754) se separaron entre titulares diferentes. Julián de Arriaga le sustituyó en Marina, continuando su política naval.

Los años 1748-1759 fueron de paz para España, lo que permitió el Tratado de Aquisgrán (1748) —por el que los ducados de Parma, Plasencia y Guastalla, hereditarios de los Farnesio, pasaran a Felipe de Borbón Farnesio, hijo de Felipe V de Borbón, y por lo tanto se acabó el largo período de guerras de sucesión (España, Polonia y Austria) que ocupó casi toda la primera mitad del siglo XVIII— y el revisionismo español del Tratado de Utrecht, dirigido a terminar con los privilegios mercantiles que había obtenido Gran Bretaña sobre el monopolio español del comercio de América o Indias.

(1) Fue ministro de Estado hasta su muerte en 1754.
(2) GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis: *Fernando VI*, pp. 49 y 55. Arlanza Ediciones, Madrid, 2001.

Francisco Barrero, intendente de Marina de Cartagena, mantuvo una frecuente correspondencia con Ensenada y Arriaga, conservada en el Archivo Naval de Cartagena en la serie *Reales Órdenes*, fuente principal de este trabajo.

La Secretaría del Despacho de Marina fue una de las más importantes en esta época como instrumento de prestigio militar para el Estado. Ensenada la empleó como medio fundamental para armarse contra Gran Bretaña y defender las colonias que España tenía en América.

En el inicio de esta etapa de neutralidad armada, el Departamento de Levante vio aumentada su escuadra a seis navíos de guerra, que antes eran tres. Además, se reformaron las Ordenanzas de Brigadas de Artillería de Marina (1748), cuya aplicación se practicó en 1750 (Ensenada a Barrero, 13-1-1748, 7-2 y 7-3-1750).

Hubo problemas con la aplicación de las Ordenanzas de Montes de 1748, que provocó altercados o disturbios en Priego de Córdoba, Jorquera (Albacete) y después en la Mancha y Puebla de don Fadrique (Granada), a las que acudió José Moñino Redondo (3).

Reorganización del Departamento con Benito Antonio Spínola

Fue comandante general del Departamento Benito Antonio Spínola, marqués de Spínola desde 1753 (4), quien fue precedido interinamente por Francisco de Liaño, jefe de la escuadra de jabeques y cuyo mandato se prolongó hasta 1761.

Muy a finales de 1750 se dividió el Departamento en nueve partidos, con capitales o cabezas en Mallorca, San Felíu de Guíxols, Mataró, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena y Vera, cada uno con un oficial ministro de Marina y, en el caso de Tarragona, con un subdelegado en Tortosa (Ensenada a Barrero, 29-5, 12-12-1750 y 20-2-1753) (5). Además, se destinaron al Departamento del Mediterráneo dos compañías de Infantería de Marina reclutadas en Cádiz, dirigidas por Joaquín de Olivares y Andrés de Ceballos. A las de Cataluña se les dotó de ministros togados de Justicia a mediados de 1751.

De la distribución de estos partidos de Cataluña se suprimió la subdelegación de Malgrat de Mar, agregando sus pueblos a las de Blanes y Calella, y se

(3) En 1752: HERNÁNDEZ FRANCO, Juan: *La gestión política y el pensamiento reformista del conde de Floridablanca*. Murcia, Editum, 2008 (1.ª ed. 1988), p. 49.

(4) GÓMEZ VIZCAINO, Juan Antonio: «El teniente general Benito Antonio Spínola y Moro, marqués de Spínola. Su período al frente del Departamento marítimo de Cartagena de Levante (1753-1761)», *Revista de Historia Naval*, 126 (2014), pp. 23-52.

(5) VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel: *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. Tesis doctoral, Universidad de Santiago de Compostela, 2005, pp. 119-120.

creó la de Tossa con el fin de sujetar a la marinería de esta población (Ensenada a Barrero, 22-12-1750, 21-8-1751, 18-5-1753). En Barcelona trabajó para la Marina un escultor de popas de galeras, Francisco Llompart.

Baleares fue dividida también en partidos, con un ministro togado en Palma de Mallorca y subdelegados en Alcudia, Andratx, Felanitx, Ibiza y Formentera.

Fernando VI de Borbón (1746-1759), el Prudente o el Justo, asumió la defensa de los intereses dinásticos de su padre en lo que se refiere a la conquista de los ducados italianos de Parma, Plasencia y Guastalla para el infante Felipe de Borbón, que fueron reconocidos en la Paz de Aquisgrán de 1748, aunque luego (1756) evitó que España entrara en la Guerra de los Siete Años.

Estas disposiciones se pueden relacionar con otras que eran parte de la composición del departamento en muchos partidos, como las que se refirieron a cargos de tesorería (Ensenada a Barrero, 22-7-1752, 22-6-1753, 19-6-1755) o a pagos procedentes de otros partidos, como Barcelona, con sus respectivos recibos, que se acordaron entre la Tesorería Mayor (dirigida por Manuel Antonio de Orcasitas) y las de Marina y Ejército, en relación a la disposición de dinero para las obras del Arsenal (6) o la adquisición de cáñamo, todo lo cual se englobó en el concepto de dotación de fondos (7).

Se instituyó una Tesorería de Marina en Cartagena en 1750, por lo que los ingresos procedentes de la Aduana de Alicante pasaron a ser canalizados a través de ella (Ensenada a Barrero, 27-11-1750, 16-9, 29-7, 19-8, 16-10-1752), que se desenvolvió más en 1754 (el tesorero fue José Ambulodi).

Se hizo una redistribución de pilotos entre los diversos departamentos, en la que salió beneficiado el de Cádiz, al reducir el número de efectivos: de 40

(6) De La Piñera Rivas, Alvaro: «Sebastián Ferignán, constructor del Real Arsenal de Cartagena», *Revista de Historia Naval*, 8, 1985, pp. 111-140.

(7) Díaz-Ordóñez, Manuel: «La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo xviii», *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016.

pilotos mayores, 20 correspondieron a Cádiz, 10 a Cartagena y otros 10 a Ferrol, e igual número de pilotos segundos.

Además, en Cartagena se abrió una Academia de Guardaestandartes o Guardiamarinas, situada en una casa confiscada a Antonio García Ibargüen por razón de una deuda que había dejado y que fue administrada por Pedro Díaz de Mendoza, inspector de Efectos de Quiebras.

Algunos cargos se desdoblaron, como el de guardalmacén de depósitos (Ensenada a Barrero, 6-4-1754, 21-7, 16-9, 14-11-1750).

Grupos de personal destinados a la construcción del Arsenal y Base Naval de Cartagena

Muy distintos grupos fueron enviados a Cartagena para los trabajos de la base naval. Por ejemplo, una brigada de Artillería para los menesteres propios de su oficio.

A partir de 1750 fueron destinados a los trabajos del puerto y arsenal los presos llamados vagabundos, o vagamundos y malentretenidos, que salieron de la gran redada contra los gitanos (conocidos como castellanos nuevos) de 1749 (8). Estos debían ser instruidos en los oficios de carpinteros, calafates, fabricantes de jarcias y lonas (Ensenada a Barrero, 19-3, 26-6-1750 y 31-7-1751).

El ingeniero Eduardo Bryant y los nuevos constructores en 1750

El ingeniero inglés Eduardo Bryant fue contratado por Jorge Juan en un viaje de espionaje que hizo a Londres (9), junto con otros constructores ingleses, atraído, según Merino, por un buen sueldo, y fue destinado a Cartagena para construir navíos. Bryant pidió tener como adjunto a David Lawles, que estaba en San Sebastián, y se rodeó de un equipo de ingleses, como Juan Launghan, ayudante de constructor (10), dirigiendo la construcción del astillero y haciendo dibujos de los aparatos necesarios para fabricar barcos (Ensenada a Barrero, 1-8-1750, 12-5-1752, 2-1-1751, 5-2-1753), entre ellos un navío de 70 cañones. En estos años el astillero de Cartagena fue el que atrajo a un

(8) López de Haro González, Juan Carlos: «La solución ilustrada al problema de los vagos, ociosos y malentretenidos», *Revista de Historia Naval*, 111, 2010, pp. 33-48.

(9) «Contrato Bryant», en Fernández Duro, Cesáreo: *Armada Española*, tomo 7. Madrid, 1896, pp. 277-280.

(10) Bryant falleció en 1767 al golpearle la fragata marroquí *Mahoma*. Lawles era intérprete con sueldo de 4.800 reales de vellón. Launghan fue destinado a Cádiz en 1753 con Mateo Mullan: Merino Navarro, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, pp. 46-63 y 102, nota 145.

Fragata inglesa completamente desarbolada. En la travesía del navío español *Glorioso,* cuatro barcos ingleses se enfrentaron a él sin conseguir rendirlo.

mayor número de ingleses, quizá por estar allí más activa la construcción que en Cádiz (11).

El primer navío construido en Cartagena fue el *Septentrión* o *San Hermenegildo* (1758), que fue también el primero carenado en seco en España.

En ese momento, fueron enviados Jorge Juan y Sebastián Feringán para supervisar todo lo que se había hecho en Cartagena y a la vez comprobar la resistencia del suelo de los almacenes —ante la posibilidad de trasladarlos a otro sitio— y el espacio para los diques de carenar (12) que, según Merino, fueron los primeros que se construyeron en España. Bryant fue resarcido de sus gastos desde que partió de Londres y al terminar la construcción del *Septentrión* fue premiado con 100 doblones de oro y una alhaja de 25 doblones para su mujer. A finales de diciembre de 1751 fue botado otro navío, que se destinó a la escuadra de Pedro de la Cerda (Ensenada a Barrero, 16-8, 14-11-1750 y 2-1-1751).

---

(11) Ibídem, p. 102, nota 145 al final.

(12) Carenado en 1759, de 17 de noviembre a 3 de diciembre: MERINO NAVARRO, José Patricio: *op. cit.*, p. 355 y 58. MAS GARCÍA, Julio; LÓPEZ MARTÍNEZ, José Luis, y ÁLVAREZ ORTIZ, Mauricio: «El Arsenal de Cartagena en la Ilustración. La construcción naval», en MAS GARCÍA, Julio, ed.: *Historia de Cartagena*, tomo 8, Murcia, 2000, pp. 515-570, cfr. 533.

Antes, «... para el aprovisionamiento de madera a Cartagena, hubo una comprobación en el coste intentando obtenerse ahorro transportando primero la carga en dos gabarras desde Málaga y después desde Granada, de los lugares de Baza y los Vélez. En este departamento naval, mientras se construía los pontones en 1730, cumplían órdenes de reparo y carena del navío *San Gineto*. La ocupación en tareas navales ya no cesará, buena prueba de ello es que en 1732 el astillero cartagenero tenía una imperiosa necesidad de jarcia y al comunicarla a la Secretaría de Marina solicitaba resignadamente aunque sea unos cables viejos» (13). Sin embargo, la construcción de navíos siguió haciéndose en Barcelona y Mallorca durante unos años.

El constructor Juan Pedro Boyer fue destinado a Malta en 1752, y en su lugar fue a Cartagena Tomás Orams, inglés, y también contramaestres de la misma nacionalidad (Ensenada a Barrero, 17-4, 28-12, 8-9-1751 y 9-6-1752).

Bryant fue nombrado constructor de navíos de la Real Armada (julio 1752) y a él se unieron numerosos ingleses, como Juan Stewens y Guillermo Richards (murió en Cartagena, en 1755, por lo que su viuda fue pensionada); ayudantes de constructor, como Laughton; también mallorquines para los jabeques, o contramaestres de construcción, como fue el caso de Ramón Llompart, además de un carpintero inglés, Esteban Richards, que pudo regresar a Londres y luego volver (Ensenada a Barrero, 9, 12, 29-6, 5, 10-7, 2 y 26-8-1752, 15-3 y 9-9-1755).

El sostenimiento anual de esta escuadra fue previsto mediante consignaciones cada mes, 500.000 reales en 1750 para obras y gradas, 22.200 escudos de vellón en 1751 o 19.000 para 1752, más 22.200 de los gastos ordinarios del departamento (801.000 reales de vellón según otra orden) y 7.200 de los de las fábricas de jarcia y lonas. Aparte había dos millones y medio de reales dedicados a las obras del arsenal y medio a la construcción de barcos. Para 1753 se calcularon 154.000 escudos al mes (Ensenada a Barrero, 5-12-1750, 4-9 y 12-12-1751, 25-1, 1-7 y 23-12-1752, 10-2 y 18-5-1753).

Permanencia de la guerra y corso contra Argel y Marruecos

La escuadra del Departamento continuó la lucha contra los argelinos, puesto que la Paz de Aquisgrán no afectó a la guerra con Argel y Marruecos. Para afrontarla se armaron los navíos *América* y *Constante*, bajo el mando de Julián de Arriaga, capitán de navío, y cuatro jabeques corsarios, uno de ellos, el *Santo Cristo de Santa Cruz*, mandado por el teniente de fragata Antonio Barceló, a los que se unieron dos más en 1749, guarnecidos con soldados de

(13) PULIDO BUENO, Ildefonso: *José Patiño*. Huelva, 1998, p. 273.

los regimientos España y Bravante que tenían su sede en Palma de Mallorca (14).

En marzo del año siguiente, Ensenada ordenó que dos de los navíos de guerra del Departamento (*San Felipe* y *Nueva España*) fueran destinados —junto con cuatro jabeques que se construyeron en Cartagena en estos años dirigidos por Pedro Messía de la Cerda— a luchar contra los corsarios argelinos, que con sus fragatas atacaban las costas españolas (como la del mar Menor). Los navíos llevaron los batallones 6 y 7 de Marina, con sus oficiales: 150 y 120 hombres los navíos, incluidos los oficiales, más cuatro guardiamarinas y 60 más cada uno de los jabeques.

Antonio Barceló. (Museo Naval. Madrid).

En 1751 se destinaron también cuatro jabeques a descubrir y perseguir a los corsarios argelinos, bajo el mando del teniente de fragata de Antonio Barceló, mallorquín, a los que en 1752 se unieron una fragata, un paquebote y cuatro jabeques mallorquines (Ensenada a Barrero, 28-3-1750, 30-4-1751, 12-2, 20-5-1752); pero en este año, al saberse que tres fragatas argelinas habían pasado al Mediterráneo, el rey ordenó que Blas de Barreda los persiguiese con dos navíos.

A principios de junio, los cuatro jabeques se pusieron bajo el mando de Cristóbal de Loidy para proteger a la fragata *Galga* y al paquebote *Marte* en sus salidas hacia Cabo Palos y cabo de Gata. Eran los *Catalán*, *Ibicenco*, *Mallorquín* y *Valenciano,* y sus dotaciones de oficiales y guardiamarinas fueron confiadas a Francisco Liaño.

En julio de ese año, tres navíos, una fragata, un paquebote y cuatro jabeques fueron destinados a la lucha del corso y a trasladar un regimiento desde Alicante a Orán, pero entre los primeros se advirtió que uno debía llevar

(14) Gómez Vizcaíno, Juan Antonio: *Antonio Barceló y Pont de la Terra. Corsarismo y operaciones marítimas en el Mediterráneo en el siglo XVIII*. Cartagena, 2007, p. 61.

menos tripulación, por su fabricación de tipo inglesa, por lo que parte de su marinería fue destinada al navío *Reina*, al mando de Francisco de Borja (Ensenada a Barrero, 14-4, 2, 16-6, 29-7, 26-8-1752).

Cuatro barcos de guerra argelinos se dirigieron al Atlántico en junio de 1753, por lo que se dispuso que Francisco de Orozco los persiguiese y Blas de Barreda se apostase en cabo Espartel para interceptarlos, como en efecto hicieron.

En mayo, el rey dio patente de corso a Andrés García y a Juan Guasch, ibicencos, con la condición de que no podían actuar en Italia, aunque sí en las costas de Francia, y se habilitaron dos escuadras anticorso, una dirigida por Francisco de Orozco —con el navío *Tigre*, las fragatas *Perla* y *Dorada* y dos jabeques— y la otra por Blas de Barreda —con el navío *Reina,* la fragata *Esmeralda* y los jabeques *Aventurero* y *Gitano*, este fue desguazado al poco tiempo por ser inservible—, a las que se añadieron dos jabeques comprados en Mallorca (Ensenada a Barrero, 11-5, 14-6, 13-7 y 25-8-1753).

Fueron los mallorquines Antonio Barceló y Benito Capó quienes más se distinguieron, pues capturaron dos barcos argelinos (una galeota y un jabeque) cerca de Cabrera —por lo que fueron ascendidos a teniente de navío y alférez de fragata respectivamente— y liberaron a varios esclavos cristianos, aunque poco después hubo que canjear cuatro argelinos que estaban en el Arsenal por sendos frailes franciscanos descalzos, donde trabajaron también esclavos marroquíes, que cuando fueron inservibles se vendieron.

Los barcos españoles carecían de marinería, por lo que se recordó a los intendentes la necesidad de que cuidaran las matrículas de mar (Ensenada a Barrero, 17-10-1750, 4-8, 15-9, 29-10, 27-11-1753) (15). Al regreso de Francisco de Orozco, el marqués de Camachos y Carlos Reggio pasaron a mandar el navío *Infante*, desarmándose la fragata *Dorada* (Ensenada, 16-3-1751, 9-2, 17-5-1754). Se dio licencia de corso a Agustín Grimaldo para el verano de 1754 con la condición de no pasar a las costas de Italia, y hubo alguna iniciativa de corso, como la del patrón del jabeque *El Valenciano,* Jerónimo Ribera, de Cartagena, a quien se le prestaron cuatro cañones de hierro de calibre de a 6 y 4 (16).

La situación bélica en el Mediterráneo tras la caída de Ensenada (1754-1759)

En el Departamento Marítimo del Mediterráneo continuó la lucha con los argelinos, realizándose algunas capturas en 1754, como las de una galeota, un

(15) VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel: *op. cit.*, pp. 45-53.
(16) Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado, n.º 5.758, 20-5-1756.

laúd y un canario por los corsarios Agustín Grimaldo y Vicente Ferrer, en las que se apresó al arráez Solimán Boazal, de cuya custodia se pidió especial vigilancia. Para marzo de 1755 se pusieron cinco jabeques a las órdenes del capitán José de Flon, con los que salió a alta mar y volvió en abril, tras haber hundido tres barcos argelinos cerca de Santa Pola (Arriaga a Barrero, 24-8 y 7-12-1754, 8-3, 5, 22-4-1755), repartiendo algunos apresados entre oficiales y guardiamarinas, como se había hecho con los del *Dansik* en Cádiz. Los arraeces Barbuza y Archimuza fueron enviados a Granada bien custodiados, y un tercero, Saín, fue retenido en una galera en Cartagena. Los jabeques que participaron en el combate con los tres argelinos fueron *Gavilán*, *Aventurero*, *Cazador*, *Catalán* y *Garzota*, resultando heridos cinco marineros catalanes y mallorquines, que pidieron pensión de invalidez.

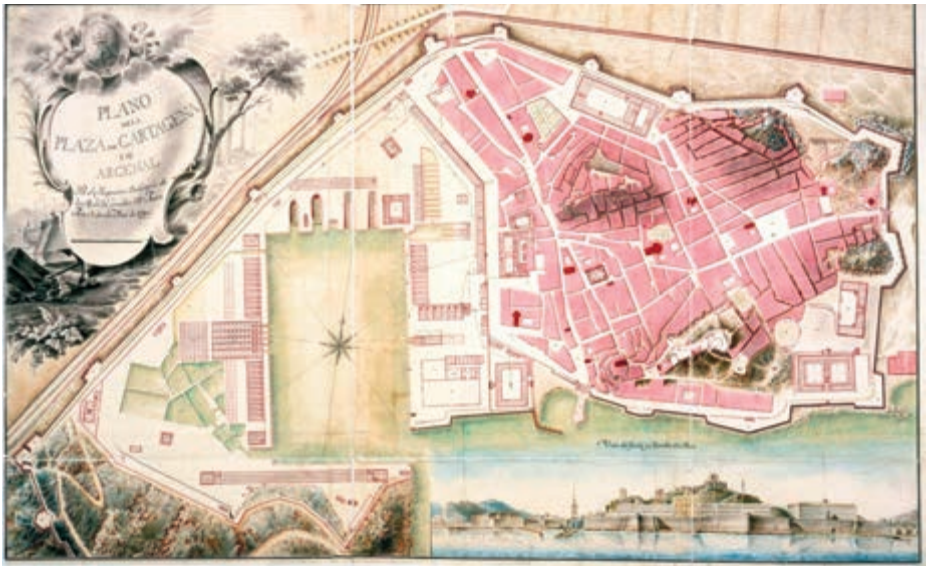
En este combate murió Pedro Helguero, teniente de navío y comandante del jabeque *Gavilán*, al que se le perdonó una deuda que tenía con Hacienda. Hubo varios heridos, que convalecieron en el Lazareto de San Julián. Los moros y turcos capturados fueron puestos en cuarentena y algunos socorridos con dinero. Uno de ellos fue enviado por el subdelegado de Elche, pues apareció en la playa de Santa Pola con una tabla. Poco después se supo que una escuadra holandesa de ocho navíos de guerra se dirigía contra Argel y se dispuso que se le diesen facilidades en los puertos españoles.

A pesar de ello, a finales de 1755 se supo de otros barcos argelinos que pasaron a Italia, por lo que se ordenó que saliera en su busca la escuadra de cinco jabeques del capitán José de Flon, de la que se hizo relación del personal. Antonio Barceló, capitán del jabeque correo de Mallorca, capturó una galeota argelina, por lo que fue ascendido a teniente de navío en propiedad (Arriaga a Barrero, 23-4, 24-5, 6, 7-6, 6-9, 18-10, 1, 22-11-1755; Gerbaut, 14-7-1756).

Combates como el de Santa Pola dieron lugar a las capturas de algunos argelinos y marroquíes y a su retención como esclavos en Cartagena, por lo que el rey de Marruecos pidió su canje en 1756 y hubo que pagar a los que eran de particulares y trasladarlos a Cádiz. Después se enviaron algunos navíos para la defensa de Ceuta y se hicieron otros apresamientos en julio y agosto de 1757. En 1758 salieron de Cartagena un navío, una fragata y dos jabeques para combatir al corso. El *Atlante*, que dirigía Francisco Tilly, capturó un barco argelino en junio de 1759 (Arriaga a Barrero, 26-3, 18, 25-6, 5-7, 30-8-1757, 15-7-1758, 2-6-1759).

Recapitulación

De 1746 a 1759 —años del reinado de Fernando VI— la Base Naval de Cartagena de Levante, cabecera del Departamento Marítimo del Mediterráneo, pasó a tener menos actividad en Italia que la que tuvo con Felipe V, y la



El Arsenal en 1799 cartografiado por Juan José Ordovás. (Foto: *www.wikipedia.org*).

enfocó hacia Orán y a la defensa del litoral español levantino de las acciones de argelinos y marroquíes, y también en los dominios americanos, aspecto menos conocido.

Como consecuencia lógica, cobró más importancia la escuadra de jabeques, que dio lugar a las acciones de Antonio Barceló y de otros mallorquines e ibicencos, que fueron ascendiendo en la carrera militar.

La dinámica del Departamento marítimo discurrió también con la construcción de barcos, implicándose en la provisión de pertrechos y suministros navales —como madera, hierro, esparto, cáñamo, etc.—, la fabricación de jarcias, lanillas o lonas y, por lo tanto, en la relación con comerciantes o artesanos genoveses y franceses, aspectos que se tratarán en otro artículo.

BIBLIOGRAFÍA

DELGADO BARRADO, José Miguel: *José de Carvajal y Lancáster: Testamento político o idea de un gobierno católico (1745)*. Universidad de Córdoba, 1999.

Fe de erratas.—*En el número de la* REVISTA *correspondiente al mes de marzo de 2019, en la página 237, en la nota núm. 28, donde dice «Gerardo Bravo Pravia» debe decir «Gerardo Barro Pavía».*