

# EL CAPITÁN GENERAL DE LA ARMADA FRANCISCO JAVIER EVERARDO DE TILLY Y EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1790-1792)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO  
Coronel del Cuerpo General de las Armas  
(Artilería) (retirado)  
Recibido 29/12/2019 Aceptado 25/02/2020

## Resumen

El no muy extenso periodo en que el teniente general Francisco Javier Everardo de Tilly y García de Paredes ejerció el mando del departamento marítimo de Cartagena de Levante y los variados acontecimientos que tuvieron lugar en esos años, unos relacionados con la actividad naval, otros con la orgánica de la Armada y la construcción naval, le confieren una especial relevancia, elevado ya el rango de su estructura a capitanía general y ostentando dicha denominación su empleo en el cargo.

Palabras clave: Francisco Javier Everardo de Tilly, departamento marítimo de Cartagena de Levante, arsenal de Cartagena de Levante.

## Abstract

The not very long period in which Lieutenant General Francisco Javier Everardo de Tilly held the command of de Maritime Department of Cartagena

de Levante and the various events that took place during these years, some related to naval activity, others to the Navy's organic and shipbuilding, give it a special relevance, already elevated the rank of its structure to Captaincy General and holding that name its employment in the position.

Key words: Francisco Javier Everardo de Tilly, Naval Department of Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante.

## Introducción

EL linaje de los Tilly está muy ligado a la mediterránea ciudad de Cartagena, no solo por la elevada representación que en la Armada tuvo en este departamento marítimo, sino también porque participó en la vida social de la ciudad, figurando en la corporación municipal e incluido en los padrones de distinción. Pero esta remembranza tiene una especial significación en la figura de Francisco Xavier Everardo de Tilly, García de Paredes, Laines de Bibar, Espinola, Hermans, Vazques de Lara, Abendaño y Navia, vizconde de Everardo, marqués de Casa-Tilly, caballero gran cruz de la Real y Distinguida Orden Española de Carlos III, y comendador de Usagre, en la militar de Santiago, gentilhombre de cámara de S.M. con entrada, cuya semblanza trazamos en este trabajo, ya que ostentó el mando supremo de este departamento marítimo y su retrato permanece entre los personajes ilustres que ennoblecen las galerías del Palacio Consistorial de Cartagena. Y de no menor lustre, encontraremos también en esta ciudad en el dintel de la que fue su casa principal un escudo labrado en piedra y blasonado con las armas correspondientes a sus apellidos, así como en el Museo Arqueológico Municipal se conservan las figuras heráldicas correspondientes a los apellidos Tilly y Everardo.

Su nacimiento tuvo lugar el 22 de agosto de 1712 en Villalba del Alcor<sup>1</sup> y era hijo legítimo del capitán de Infantería Francisco Antonio Everardo y Tilly y de Catalina Martínez de Paredes, naturales de Sevilla y Melilla respectivamente. Y su vida profesional transcurre durante los años en que la Marina lleva a cabo un programa, aunque moderado y discontinuo, de reformas que condujeran al perfeccionamiento de las operaciones navales y, con ello, al mantenimiento del poder naval, en especial frente a la amenaza de Inglaterra, por entonces la mayor potencia marítima y constante amenaza a nuestras plazas de soberanía en el Mediterráneo.

Habían transcurrido tan solo diez años desde que Patiño fue nombrado intendente general de la Armada y ya era un hecho el establecimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas en el departamento de Cádiz, en la que había de adquirir los conocimientos teóricos necesarios. Así que, demostrando

---

(1) Archivo Diocesano de Huelva, Fondo parroquial Villalba del Alcor, caja 38, libro 12 de bautismos 1698-1717, ff. 227 y 227v. Fue bautizado el 2 de septiembre de 1712 en la parroquia de San Bartolomé de dicha villa, y se le impusieron los nombres de Francisco Xavier Ignacio Joaquín.

nuestro personaje su clara y decidida vocación por las actividades marineras, solicitó y obtuvo carta-orden para sentar plaza de guardiamarina en dicho departamento el 5 de noviembre de 1727, comenzando su periodo de adiestramiento embarcado en la escuadra que toma parte en la campaña del canal de la Mancha. A su regreso será destinado al departamento de Cartagena, embarcando en la escuadra que transporta al ejército expedicionario para la reconquista de Orán, zarpando del puerto de Alicante el 15 de junio de 1732.

Después de la notable victoria que devolvía a España la plaza, nuestro joven guardiamarina regresa a Cartagena, asciende a alférez de fragata el 23 de septiembre de 1733, embarca de nuevo y el 17 de noviembre de 1735 asciende a alférez de navío, pasando destinado al Cuerpo de Batallones de Marina, prestando servicio embarcado en diferentes buques del departamento de Cádiz. De nuevo vendrá a Cartagena el 24 de junio de 1738 embarcado en el navío *América*, agregado a la escuadra del citado departamento, y el día 1 del año siguiente es designado para el mando del jabeque mercante *Santo Cristo de Santa Cruz*, que armado en corso por cuenta del rey, lleva a cabo sus acciones en el Mediterráneo frente a los buques argelinos hasta el 27 de febrero, en que fue desarmado.

El ascenso a teniente de fragata lo obtendrá el 28 de agosto de 1740, y con este empleo marchará a la América septentrional embarcado de dotación en el navío *Invencible*. Cuando el 30 de junio de 1741 se encontraba fondeado en el puerto de La Habana con los demás buques de la escuadra alrededor, una turbonada despidió un rayo e incendió el palo mayor, pereciendo en el accidente 16 tripulantes y resultando heridos veintiuno, no dando tiempo más que a salvar al resto en lanchas y botes de la bahía. Entre ellos se encontraba el joven Tilly, que dio pruebas de arrojo y valor.

El 30 del mes siguiente asciende a teniente de navío y regresa a Cádiz destinado al mando de la 3.<sup>a</sup> compañía del 8.<sup>o</sup> batallón de Marina, continuando embarcado hasta el 14 de mayo de 1744, en que por ascenso a capitán de fragata embarca como 2.<sup>o</sup> comandante del navío *Neptuno*, permaneciendo en el departamento de Cartagena hasta el desarme del navío en septiembre de 1745, y al mes siguiente es destinado a la Corte.

El 20 de febrero de 1746 contrae matrimonio en la iglesia parroquial de Cartagena con doña Teresa Panes de la Reguera y Leones, natural de Alguazas (Murcia), y el 19 de enero de 1747 nació en Cartagena su hija Pascuala, la primera que habrá en este matrimonio, pero quedará viudo el 5 de noviembre de 1749 tras el nacimiento en Alguazas de su segunda hija, María Francisca, al fallecer su esposa, también en Alguazas, el 24 de noviembre del mismo año.

Destinado el 14 de febrero de 1750 al departamento de Cartagena, es nombrado vocal de la recién creada Junta de Asistencia del Departamento. Al año siguiente embarca, el 10 de junio, como 2.<sup>o</sup> comandante del navío *Reina* y el 23 de noviembre en el *San Felipe*, pasando con este a Ferrol y tomando el mando del navío *Tigre* el 13 de enero de 1752, el cual desempeña hasta el 18 de abril, en que lo asumió su titular, quedando de segundo y continuando en acciones de corso hasta el 18 de abril. Tras efectuar varios servicios de

convoy, se reintegra a su puesto de 2.º comandante el 12 de agosto en el navío *Septentrión*, regresa a Cádiz y por real orden de 29 de julio de 1753 se le destinará al navío *Septentrión*, con el que llevará a cabo acciones de corso y transporte, ascendiendo a capitán de navío el 20 de marzo de 1754.

Nombrado el 1 de diciembre comandante del navío *Septentrión*, lo condujo a Cartagena para su desarme, arribando a este puerto el 21 de abril de 1755. Desembarcó el 1 de mayo, embarcando de nuevo por real orden de 20 de septiembre al mando del navío *Tridente*, de cuyo mando tomó posesión el 29 de noviembre, comenzando al mes siguiente a navegar prestando servicios de transporte y corso en el Mediterráneo, hasta el 6 de abril de 1757, que desembarcó.

En esta época cumplió las reglas exigidas por la orden de caballería de Santiago para alcanzar el título de hábito de caballero y después de «residir en mis Galeras seis meses cumplidos, navegando en ellas y de haberlo hecho tome testimonio de su capitán general de ellas y con él se vaya al convento de los Vélez, y esté en él el tiempo de su aprobación aprendiendo las reglas de la orden y las asperezas, ceremonial, y todas las otras cosas», por lo que en virtud de real cédula de 17 de enero de 1756 le fue despachado real título en 6 de julio del mismo año y el 20 del mismo mes y año en el Colegio de la Compañía de Jesús de Cartagena fue armado caballero de dicha orden<sup>2</sup>.

Nombrado comandante del navío *Vencedor* el 12 de febrero de 1758, toma posesión el 16 de mayo y forma división con los *Héctor* y *Soberano*. Al mes siguiente saldrá para Cádiz y el 9 de junio entablará combate en la ensenada de Tetuán con dos buques argelinos, el navío *Castillo Nuevo* y la fragata *Calavera*. Más de ocho horas necesitaron los buques españoles para abatir la resistencia enemiga, que a pesar de su lucha desesperada y tenaz resistencia hubo de arriar su bandera. Las bajas del enemigo, además del hundimiento del *Castillo Nuevo*, fueron más de 100 muertos y se recogieron 310 prisioneros, rescatándose 57 cristianos que llevaba cautivos. El *Vencedor* tan solo tuvo un muerto y 11 heridos, pudiendo continuar su viaje a Cádiz y Cartagena, llegando a esta última el 19 de octubre.

Ordenado el desarme del navío *Vencedor*, desembarcó el 1 de noviembre y se le confirió por real orden de 18 siguiente el mando del navío *Atlante*, comenzando a prestar servicio el día 27 destinado al corso en el Mediterráneo. Fueron numerosos los apresamientos efectuados: un pingue argelino con 92 moros el 19 de diciembre de 1758, otro con 72 moros el 13 de abril del año siguiente, y otro con 103 moros en 8 de mayo. Destinado al mando de su navío en la escuadra de don Pedro Stuart el 13 de agosto salió para Nápoles, desembarcando el 16 de noviembre, y el 7 de diciembre embarcó de nuevo de comandante en el navío *Triunfante*. Al mando del navío *Héctor* desde el 12 de enero del año siguiente, desembarcó el 20 de septiembre en uso de licencia por asuntos propios, pasando a Madrid por real orden de 27 de diciembre.

---

(2) Archivo Histórico Nacional (AHN), nº 358, pruebas del Excmo. Sr. Marqués de Casa Tilly.



Basilica de la Caridad de Cartagena. Lápida sepulcral

A su regreso a Cartagena, cumplida la licencia, el 2 de mayo de 1761 toma el mando del navío *Terrible* y es este el momento en que, «en atención a los dilatados meritos y servicios ejecutados en el espacio de treinta y cuatro años, y del cabal desempeño en los mandos que se le han confiado», el rey le concede por real despacho de 23 de abril de 1761 el marquesado de Casa Tilly, con el vizcondado previo de Everardo, para él y sus sucesores perpetuamente, libre de lanzas y medias annatas durante su vida. Serán sus armas, en campo de oro, un águila sable, coronada de lo mismo; bordura de plata, con ocho armiños de sable, y tomando en 1764 la encomienda de Usagre con una renta anual de 13.921 reales de vellón<sup>3</sup>.

No tardó en hacerse a la mar, así que el 23 de mayo ya se encontraba al mando de una división a la que se unieron el navío *Triunfante* y la fragata *Astrea*, efectuando servicio de corso hasta que, por haberse declarado la guerra a Inglaterra el 2 de enero de 1762, pasa a formar parte de la escuadra del Mediterráneo. Por entrar en el mes de mayo su buque en carena, dejó el mando de este el día 22 y se le asignó el 26 de junio el de la misma clase *Atlante*, en el que se mantuvo hasta el final de la guerra, cuando desembarcó en Cartagena por desarme de su buque.

(3) GUJÓN GRANADOS, Juan de A.: *La Casa de Borbón y las Órdenes Militares durante el siglo XVIII (1700-1809)*, Madrid, 2009.

El navío *Terrible* le será asignado de nuevo, a solicitud propia, tomando el mando el 1 de febrero de 1763 y comisionándosele para conducir caudales, tropas y material a Nápoles, pasando al finalizar dicha comisión con toda su tripulación al navío *Septentrión*, que conjuntamente con el navío *Glorioso*, la fragata *Astrea*, ocho jabeques y tres galeotas, formaron una división de fuerzas navales bajo su mando que se destinaba a Melilla en prevención de un ataque de las fuerzas marroquíes a dicha plaza, pero no tuvo efecto y el 3 de noviembre regresó a Cartagena, donde se ordenó el desarme del buque bajo su mando.

En la campaña de 1764 toma el mando del navío *Atlante*, con el que realizó varias comisiones a Civitavecchia transportando personalidades y tropas, hasta que se ordenó el transbordo con toda la tripulación al navío *Velasco*, construido en el arsenal de Cartagena y botado en ese mismo año, con el que debería efectuar su primer viaje de pruebas. Para ello salió de Cartagena el 6 de noviembre y regresó el 21, elevando a la superioridad un informe de gran valor, por sus apreciaciones técnicas y tácticas sobre el comportamiento marino del buque recién construido. De este informe destaca su opinión sobre la futura clasificación de los buques, que deberían agruparse en tres o cuatro clases, así como que se adoptasen reglas inalterables para la construcción de las popas, cuya forma más conveniente parecía ser la arqueada. Satisfecho el rey con el citado informe, se ordenó que en lo sucesivo todos los que se construyeran lo fueran con los planos y medidas del *Velasco*.

Finalizada la comisión desembarca del navío *Velasco* y el 15 de febrero pasa a mandar nuevamente el navío *Atlante*, con el que, tras realizar unas acciones en corso, pasa a formar parte de la escuadra del marqués de la Victoria, que ha recibido la orden de conducir de Cartagena a Génova a la infanta de España doña María Luisa, y a su regreso, conducir también a Cartagena, para su marcha a la Corte, a la futura princesa de Asturias, duquesa de Parma. El capitán de navío Tilly, al finalizar la citada comisión, continuará sus acciones de corso frente a las costas de Argel con satisfactorio resultado, ya que apresó un paquebote holandés que transportaba 50 cañones de hierro, enviándolos a Cartagena. Cuando el 6 de octubre entra en el puerto de Cartagena, la dureza soportada hasta entonces durante tantos años de vida en la mar le obliga a solicitar un permiso, abatido por la enfermedad, para recuperarse. Pero el 1 de noviembre ya se encuentra de nuevo al mando de su navío *Atlante*.

Los más de trece años prestando servicios, con una actividad constante, se verán recompensados el 19 de febrero de 1767, en que ascendió a jefe de escuadra, otorgándosele por real orden de 13 de mayo de 1768 el mando de una flota que debía salir de Cádiz rumbo a América<sup>4</sup>. Finalizada la comisión, se dispone por real orden de 14 de agosto de 1770 que cuando le parezca puede pasar a su casa en el departamento de Cartagena, continuando su destino en él. Pero no había transcurrido mucho tiempo cuando de nuevo, por real orden de 30 de octubre, se le nombra para el mando de una división compues-

---

(4) El 15 de febrero de 1768 contrajo nuevo matrimonio en Cartagena con doña Ana de Llamas y Mena.

ta por los navíos *Monarca* y *Vencedor*, con la misión de transporte de material y municiones, y arbolando su insignia en el primero de los nombrados parte de Cádiz el 10 de noviembre.

La división aumentó con los navíos *Serio* y *Triunfante* y la fragata *Santa Teresa*, continuando sus servicios por el Mediterráneo, dejando el mando en Cartagena el 26 de junio de 1771. Su precario estado de salud le obliga a solicitar cuatro meses de permiso para recuperarse, y por real orden de 19 de agosto de 1772 es nombrado presidente de la junta de oficiales del departamento de Cartagena, de acuerdo con lo reglamentado en las nuevas ordenanzas de arsenales<sup>5</sup>. Por otra real orden de 8 de marzo de 1773 es nombrado comandante general de los Batallones de Marina en propiedad, debiendo trasladarse a Cádiz, y el 20 de diciembre de 1774 asciende a teniente general.

Pero nuevamente será requerido para desempeñar un importante servicio a la Corona, al mando de una escuadra, para conducir al ejército del general Pedro Ceballos a la América meridional. La misión de este es recuperar la isla de Santa Catalina y Colonia de Sacramento, arrebatada por los portugueses, lo que se consigue a viva fuerza<sup>6</sup>. El 13 de noviembre de 1776 había zarpado de Cádiz y regresó a este mismo puerto el 17 de junio de 1778, arriando su insignia y encargándose de nuevo de la comandancia general de los Batallones de Marina.

Aunque no tardará en conocer una real orden de 4 de agosto por la que se determina que, a pesar de haber merecido la superior aprobación el diario de los acaecimientos y operaciones de toda su última campaña, «se examine su conducta en Consejo de guerra de resultas de otros partes que posteriores a aquellos se han dado a S. M.», y «aunque es de Ordenanza el arresto de cualquiera, cuya conducta se examine en Consejo de guerra y quiere el Rey dispensar de esta formalidad en ningún arresto, ni aun en su casa, con este general, mandando solo se mantenga en la Isla de León mientras se concluye este asunto». Fue un largo proceso cuya vista no se celebró hasta el 23 de noviembre de 1780, a bordo del navío *Santísima Trinidad*, y el 12 de junio del año siguiente, previa consulta al Consejo Supremo de Guerra, se declaró «absuelto el mencionado Marqués de Casatilly de los cargos, que se le han hecho»<sup>7</sup>.

«Desempeña diferentes comisiones y de 6 de mayo a 25 de julio de 1783 se encarga, por ausencia de su titular, del mando interino de la Dirección General de la Armada y Comandancia General del departamento, pero a partir de 1784 su salud se resiente gravemente y disfruta de prolongadas licencias en Cartagena para recuperarse, solicitando con insistencia su relevo en el mando de la Comandancia principal de los batallones de Marina, que no se le otorgará hasta una real orden de 20 de marzo de 1787, concediéndole destino en el departamento de Cartagena a

---

(5) Ordenanza de pertrechos e ingenieros de 1772.

(6) *Gaceta de Madrid*, 3 de junio de 1777.

(7) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, sec. Cuerpo General, leg. 620/242.

fin de procurar la reparación de su salud. Por decreto de 12 de noviembre de 1789 se le concede la gran cruz de la real y distinguida orden española de Carlos III y al año siguiente, a pesar de su avanzada edad, es nombrado por real orden de 11 de junio Capitán general del departamento marítimo de Cartagena del que toma posesión el día 17»<sup>8</sup>.

## La escuadra de evoluciones

La orgánica de las unidades navales, para el adiestramiento de la oficialidad y gente de mar en la navegación y maniobras, se basa en estos años principalmente en la formación de una escuadra de evoluciones y para el de 1790 se dispone por real orden de 2 de febrero su aprestamiento, integrándose en ella buques de los tres departamentos «para que compartidos entre ellos los gastos de su subsistencia, alcance proporcionalmente a todos el fruto de la experiencia y observación que se adquiere en estos viajes»<sup>9</sup>, como se venía haciendo en años anteriores<sup>10</sup>, así como el nombramiento del teniente general don Francisco de Borja y Borja del Poyo como su comandante general<sup>11</sup>, que el 3 de abril siguiente toma posesión, arbola su insignia en el navío *Europa* y zarpa con su escuadra del puerto de Cartagena para realizar pruebas comparativas entre buques del 20 al 24 de abril<sup>12</sup>.

La siguiente campaña de navegación, prevista para cuarenta y siete días de navegación, quedó interrumpida por una real resolución de 29 de mayo en la

---

(8) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) (III)», *Revista de Historia Naval*, núm. 144, 2019.

(9) Archivo Naval de Cartagena (ANC), caja 2224.

(10) A comienzos de 1787, la escuadra se formó, al mando del teniente general Juan de Lángara, con divisiones en los tres departamentos: al mando de Borja, la de Cartagena; al de Aristizábal, la de Ferrol, y al del mismo Lángara, la de Cádiz. Pero fue disuelta en el mes de noviembre. Igualmente se hizo en 1788 al mando del jefe de escuadra don José de Córdoba y Ramos, pero operó tan solo de mayo a octubre; y en 1789, al mando del teniente general Félix Ignacio de Tejada, de abril a septiembre.

(11) En la misma real orden se nombran a sus órdenes los jefes de escuadra don Basco Morales y don Luis Muñoz y Guzmán; y eligiendo para mayor de ella al primer ayudante del mayor general de ese departamento al capitán de fragata don Juan José García Gómez para mayor general. También se dispone que en este arsenal se armen los navíos «*San Pablo*, al mando del brigadier D. Fidel de Eslava; la fragata *Perla*, al del capitán de navío D. Fulgencio Montemayor; y la balandra *Tártaro*, al del capitán de fragata D. Joaquín de Rivas; y que se habiliten con el mismo objeto, luego que concluyan su comisión de transporte de tropas, el navío *San Fulgencio* al mando del capitán de la propia clase D. Miguel Tacón, respecto a estar próximo a cumplir un año de campaña su actual comandante y oficialidad; y la fragata *Mahonesa* al del capitán del propio rango D. Antonio García del Postigo; queriendo S. M. que estos buques se doten con un oficial de cada clase sobre los señalados en el Reglamento».

(12) Forman la escuadra, además del buque insignia, *Europa*, que el 28 de marzo había arribado a este departamento procedente de Ferrol, los navíos *San Pablo* y *San Fulgencio*; las fragatas *Santa Bárbara*, *Santa Dorotea*, *Santa Teresa*, *Juno*, *Perla* y *Mahonesa*; los bergantines *Vivo* y *Ardilla*, y la balandra *Tártaro*.

que se ordena al general Borja que pase a las ordenes del marqués del Socorro y se traslade a Cádiz para arreglar instrucciones, señales y táctica, así como para la integración de los buques de la escuadra de su mando en la flota que se prepara en dicho departamento para intervenir en un posible conflicto bélico con Gran Bretaña a causa de los incidentes ocurridos en el puerto de San Lorenzo o de Nootka, en la costa occidental de la isla de Vancouver, y para la que además se había nombrado, entre otros, mayor general al que lo era del departamento de Cartagena, el capitán de navío Ignacio María de Álava<sup>13</sup>. Desde el 8 de junio, en que Borja quedó unido al marqués del Socorro, tuvo el mando de la escuadra de retaguardia, una de las tres divisiones navales en que se articuló la flota, y enarbolando su insignia en el navío *Mexicano* operó entre los cabos San Vicente y Santa María. Más tarde se le ordenaría que «hiciese toda diligencia para situarse en el paralelo del cabo de Finisterre y espiar los movimientos» de los buques ingleses, hasta que, restablecida la paz, por real orden de 18 de agosto se le ordenó al marqués del Socorro regresar a Cádiz con toda la escuadra, que quedó desarmada en diciembre. No regresará Borja a Cádiz hasta el 8 de septiembre, y allí permanecerá hasta que por real orden de 15 de marzo del año siguiente se le permite su restitución al departamento de Cartagena, lo que lleva a cabo el 22 siguiente, en que que desembarca del navío *San Hermenegildo*.



Blasón nobiliario. Museo Arqueológico de Cartagena

### El terremoto de Orán. Socorros y evacuación

Y en cuanto a operaciones navales, bajo el mando de Tilly estuvo el socorro a la plaza de Orán tras el devastador terremoto que sufrió, pasados algunos minutos de la una de la madrugada, el 9 de octubre de 1790, sus frecuentes réplicas posteriores y el ataque de los moros fronterizos, así como la evacuación de las plazas de Orán y Mazalquivir una vez restablecida la paz. Para

---

(13) REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Memorial Histórico Español. Colección de Documentos, Opúsculos y Antigüedades*, t. XXIX, 1893.

atender al socorro de aquellas plazas se habían adoptado inmediatas providencias económicas ya el día 13, ordenando

«á los Intendentes y Ministros de la Real Hacienda á cuyo cargo corren todos los puertos del Mediterráneo, previniéndoles estrechamente que valiéndose de cualesquier caudales [para lo que se les concedía especial facultad] no omitiesen diligencia alguna en enviar socorros á Orán, y que tuviesen igual cuidado en recibir y recoger todas las personas de ambos sexos que llegasen de aquella plaza, haciendo curar á los heridos y vestir á los que lo necesitasen, según sus circunstancias, suministrándoles además el alimento diario, y algún viático para transferirse á sus destinos, todo de cuenta del Erario»,

y al mismo tiempo encargando

«al Comisario de Guerra D. Sebastián García de Sta. María, que está de Ministro de Real Hacienda en Cartagena, que es á donde por lo común arriban los buques vinientes de Orán, que continúe suministrando los socorros que se le tienen encargados, para cuyo objeto mandó desde luego destinar el Rey 339,936 rs. y 2 mrs.vn. de su Erario»<sup>14</sup>.

En Cartagena se tuvo noticia del seísmo en el mismo momento de ocurrir, ya que sus ondas se percibieron en la población, y de ello se trató en cabildo municipal de esa misma mañana, y días después se supo que en Orán «se tiene noticia haberse desolado y reducido a ruinas la mayor parte de su población fortalezas y castillos y fallecido considerable número de sus vecinos»<sup>15</sup>, según parte recibido del brigadier conde de Cumbre Hermosa, que ha sobrevivido al comandante general y quien, ante la imposibilidad de atender debidamente a los heridos más graves, dispuso su evacuación a Cartagena, no tardando a su llegada en disponerse el socorro a la plaza enviando dos jabeques correo que el día 12 arribaron a Orán con parte del socorro, tiendas de campaña, víveres, medicamentos y la noticia de que de Cartagena salía un navío con suministros y tropas de refuerzo<sup>16</sup>. En los días siguientes, del 13 al 15 ya se pudieron despachar también con destino a Cartagena algunas embarcaciones con enfermos y heridos así como las primeras familias siniestradas<sup>17</sup>; y continuaron los socorros, pues los días 11 y 12 embarcaron tropas que en la tarde del 16 arribaron a Orán: un jabeque mercante desembarcó víveres y efectos, y el navío *San Vicente* con efectivos de los regimientos Córdoba y Mallorca<sup>18</sup>, bien pertrechados de víveres y municiones de artillería, así como 24.000 raciones

---

(14) *Gaceta de Madrid*, 26 de noviembre de 1790.

(15) Archivo Municipal de Cartagena, Libro de actas capitulares, año 1790, sesión 11/10.

(16) AHN, Estado 2040, exp. 46.

(17) *Ibidem*.

(18) El 16 de octubre arribaron a Orán 42 oficiales y 412 sargentos, cabos y soldados del regimiento de infantería Córdoba, cuando «los escombros de los edificios obstruían en casi todas partes el paso, y servían de sepulcro á muchos de los que habían perecido en la noche del nueve; la población estaba mutilada y sin aliento; eran escasas en número las fuerzas militares y sin jefe prin-

de armada; el 19 arribaron a Orán dos embarcaciones con efectos y víveres; el 20, el bergantín *San Luis Gonzaga* con dos oficiales y 50 artilleros<sup>19</sup>; en la mañana del 22 se recibieron por el correo varios auxilios y la noticia de que venía el navío *San Antonio* con ingenieros y maestranza<sup>20</sup>; el 24 llegó de Algeciras la fragata *Santa Brígida* con dos compañías de granaderos y tres de fusileros del regimiento de Milán y algunos víveres<sup>21</sup>; en la tarde del 27 arribó el navío *San Fulgencio* con el resto de tropas del mismo regimiento<sup>22</sup>; el 29, en la fragata *Santa Brígida*, embarcan rumbo al presidio de Cartagena 100 presidiarios<sup>23</sup>; y a las once de la mañana del día 31 «entró en el puerto el navío *Firme* que venía de Algeciras con 7 compañías del Regimiento de Milán, las que no pudieron desembarcar por razón de la marejada, sirviendo esta de óbice para que saliese el navío *San Vicente* que debía conducir presidiarios para Cartagena»<sup>24</sup>, lo que se llevó a cabo unos días después, y aunque se había ordenado que los 196 debían unirse a los 100 presidiarios que llegaron con anterioridad a Cartagena continúen la navegación al presidio de Ceuta, no pudo llevarse a cabo por no hallarse en buen estado el navío *San Fulgencio*<sup>25</sup>.



Blasón nobiliario. Everardo. Museo Arqueológico de Cartagena.

La catástrofe trastornó la situación en la zona, marcando el punto final de las conversaciones diplomáticas que se mantenían para establecer una política

---

cial, y tenían á su frente á un enemigo prepotente que contaba con una seguridad completa en su triunfo, porque el terremoto había abierto dilatadas brechas en la muralla ...»; y también del regimiento de infantería Mallorca embarcaron, para «reforzar la línea de Orán», 31 oficiales y 385 sargentos, cabos y soldados, en los momentos en que arreciaba el ataque de los moros. CLONARD, Conde de: *Historia Orgánica de las Armas de Infantería y Caballería Españolas*, Madrid, 1851.

(19) AHN, Estado 2040, exp. 46.

(20) *Ibidem*.

(21) *Ib.*

(22) «Día 27 (...) A las 7 entró en el puerto y ancló el navío *San Fulgencio* procedente de Algeciras, con el transporte de 6 compañías del regimiento de Milán ...» y «Día 28 (...) a cosa de las 9 desembarcaron las compañías del Regimiento de Milán ...». ANÓNIMO: *Diario Histórico-Trágico de lo acaecido en la plaza de Oran en el memorable y funesto día 9 de octubre de 1790 y siguientes*.

(23) *Ibidem*.

(24) *Ib.*

(25) ANC, caja 1830.



Casino de Cartagena. Pórtico de entrada. Blason nobiliario

de buena vecindad, pero aunque «no sabemos quién abrió fuego primero el 14 de octubre de 1790», sí sabemos que «a partir de aquel día se observan grandes preparativos por ambas partes, y el 21 del mismo», empezaron las operaciones frente a los ataques de las tropas del bey y la Regencia de Túnez, siendo muchas y muy variadas las situaciones heroicas que consiguieron mantener al enemigo a raya<sup>26</sup>.

Si bien hubo una tregua acordada el 31 de marzo del año siguiente, en mayo se reanudaron las hostilidades, y ante la amenaza de un nuevo sitio, se reforzó la guarnición con algunos regimientos y dos batallones de guardias, encontrándose entre los nuevos mandos el brigadier de Marina Federico Gravina, designado «para el mando de los buques de guerra y cañoneras destinadas de auxilio permanente»<sup>27</sup>, siendo citado este en el parte de las operaciones llevadas a cabo desde el 29 de junio al 2 de julio como «segundo Xefe de aquellas fuerzas navales, y Comandante de los Artilleros de Brigadas y tropa de Marina que desembarcaron en la Plaza el día 28 del pasado para ayudar al servicio de las baterías, asiste diariamente en estas durante el fuego con su conocido Zelo, espíritu y amor al Real servicio, dando ejemplo de su militar proceder»<sup>28</sup>; también en el de 24 a 27 de julio, pues en este último día

«salió a apostarse a las 5 de la mañana con 4 lanchas bombarderas y 5 obuseras que rompieron el fuego, dirigiendo el de las primeras a las baterías de cañón y morteros de la Celada de Gamez, y el de las obuseras a las 2 baterías de la derecha de la Rambla-honda, continuándolo hasta las 7 de la mañana, que se retiraron por haber refrescado el viento de la tierra, y alejado las lanchas de puntería»<sup>29</sup>;

---

(26) AHN, Estado 2040, exp. 44. Si bien advertimos una cierta discrepancia en el comienzo de las hostilidades, este documento nos revela que desde el amanecer del día 9 «se nos pusieron delante en las eminencias por todas partes excesivos en número, y espías que reconocían nuestra triste situación . . .», y que no será «hasta el día 21, que juntos ya en todo el campo como unos 10 ó 12.000 hombres emprendieron muy de mañana un ataque general».

(27) XIMÉNEZ DE SANDOVAL, C.: *Las inscripciones de Orán y Mazalquivir: Noticias históricas sobre ambas plazas desde la conquista hasta su abandono en 1782*, Madrid, 1867.

(28) *Gaceta de Madrid*, 19 de julio de 1791.

(29) *Ibidem*, 9 de agosto de 1791.

en el del 28 al 30 de julio, «D. Federico Gavina salió á apostarse con las lanchas bombarderas y obuceras, que hicieron fuego desde las 4 hasta las 7 de la mañana, teniendo la desgracia de haber sido mortalmente herido el Alférez de Navío D. Francisco Truxillo, que murió á pocas horas, y gravemente un cabo de Brigada»<sup>30</sup>.

La muerte el 12 de julio del bey de Argel, Sidi Mohamet, y su sustitución por Sidi Hassan en la Regencia de Orán aceleró los deseos de paz, amistad y comercio de ambos contendientes, firmándose el tratado dos días después. El bey de Mascara levantó el sitio de Orán y abandonó el campo con su gente y artillería<sup>31</sup>. La recompensa le llegó a Gavina por real orden de 5 de octubre, promoviéndole a jefe de escuadra a la cabeza de la extensa nómina de oficiales que se habían distinguido en la defensa de la plaza de Orán «asistiendo unos en las baterías de ella, otros en las lanchas de fuerza, y auxiliando otros con los buques de su mando»<sup>32</sup>. Decretada finalmente la evacuación y abandono de la plaza el 16 de diciembre de 1791, las últimas tropas salen de Orán al amanecer del 27 de febrero de 1792; son los regimientos Córdoba, Navarra, Murcia, Mallorca y Milán, con destino a Cartagena, que

«en perfecta formación militar en perfecta formación militar y a redoble de tambores, camino de Mazalquivir, adonde llegan a las nueve de la mañana, e inmediatamente embarcan en cuatro navíos, tres fragatas, una urca, dos javeques, un bergantín y un lugre, únicos buques que había en el puerto. Allí estuvieron a bordo hasta el miércoles 29, por la tarde, en que dieron a la vela. El viernes, 2 de marzo de aquel año 1792, bisiesto, pisaban en Cartagena el suelo español (...), con ellos venía el cadete José de San Martín y Matorras»<sup>33</sup>.

## Batallones y brigadas

En cuanto a las fuerzas de Marina de la guarnición del departamento, infantería y artillería, están articuladas con arreglo a los tratados VIII y IX, respectivamente, de la Ordenanza de 1748 y modificaciones posteriores. La Infantería de Marina se compone de un Estado Mayor y los batallones, 4.º, 5.º, 6.º y 7.º<sup>34</sup>; y el Real Cuerpo de Artillería, de un Estado Mayor<sup>35</sup> y las brigadas

(30) Ib., 12 de agosto de 1791.

(31) Ib., 23 y 26 de agosto de 1791.

(32) Ib., 7 de octubre de 1791.

(33) SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Toledo, 1991.

(34) ANC, caja 1830. Un estado de 9 de febrero de 1791 refleja la siguiente situación: «Fuerza efectiva de los batallones 2.876; en destinos (Bandera y real licencia, enfermos en hospital y convalecientes, reclutas, rancheros, cuarteros, aguadores, presos, músicos y tambor mayor embarcados, comisionados), guardias diarias y fatigas 1866; quedan para el servicio 1.010; entran de guardia diariamente 328; sobran de dos cuartos 341».

(35) ANC, caja 52-1, comisario provincial, 1 capitán de navío; sargento mayor y ayudante general de artillería, 1 teniente de navío; 2.ºs comisarios ordinarios para ayudantes mayor de artillería y de tropa, 2 tenientes de fragata; capitanes de bombardas, 2 tenientes de navío; capitán de brulote, 1 teniente de fragata; y varios tenientes de bombardas y de brulote.

6.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup>, 15.<sup>a</sup> y 16.<sup>a</sup>, de las que se destinó el personal que tan destacada actuación tuvo en los combates que se desarrollaron en la defensa de las plazas de Orán y Mazalquivir, tras el terremoto de 1790, pues allí fueron enviadas en mayo de 1791, y de su comportamiento son fiel reflejo las recompensas alcanzadas por real orden de 5 de octubre, que para la Armada encabeza el brigadier Federico Gavina, como ya citamos anteriormente, ascendiendo a capitán de fragata el teniente de navío Vicente Perler, jefe de la 7.<sup>a</sup> brigada; a teniente de bombardas, el de brulote Carlos Reina; a teniente de bombardas graduado, el de brulote graduado Francisco Maldonado; a teniente de brulote, los condestables primeros Andrés Asensio, Rafael Fiol y Mateo Celdrán.

Este comportamiento del Cuerpo de Artillería de Marina, que tan útil servicio ha prestado en las defensas de las plazas de Orán y Ceuta, también se pone de manifiesto en la real orden de 1 de mayo de 1792, que supone la formación en el departamento de Cartagena de las brigadas 17.<sup>a</sup> y 18.<sup>a</sup> al disponer «que se aumenten cuatro brigadas a las diez y seis actuales y sobre el mismo pie y fuerzas de estas», así como «que se destinen dos de las de aumento a Cartagena y una a cada uno de los otros departamentos» y en cuanto al Estado mayor de Artillería se aumente en «un comisario provincial supernumerario, dos capitanes de bombardas, dos ídem de brulot, cuatro tenientes de bombardas, y cuatro de brulot»<sup>36</sup>.

### La construcción naval y las obras logísticas

En estos años la actividad relacionada con la construcción naval en el departamento de Cartagena no fue muy intensa, pues tan solo se llevó a cabo la rápida construcción de un navío de 74 cañones nombrado *Conquistador*, ya que, puesta la quilla el 1 de febrero de 1789, tuvo lugar su botadura el 9 de diciembre de 1791<sup>37</sup> bajo la advocación de «San Lucas», y nombrado por real orden del día 20 su comandante, el capitán de navío Aníbal Casoni, realizó su primer servicio transportando tropas evacuadas de Orán en febrero de 1792. Si bien en esa misma fecha se ordenó que en su reemplazo se pusiera en quilla una fragata de 34 cañones igual a la *Nuestra Señora de la Soledad*, que deberá nombrarse *La Fama*, alias «Santa Victoria», su construcción se demoró, aunque sí hubo una actividad muy intensa en cuanto al armamento de buques desarmados, además de las ya señaladas como consecuencia de la formación de la escuadra de evoluciones, pues con la mayor prontitud se debía llevar a efecto la de los navíos *San Francisco de Asís*, *San Ildefonso*, *Glorioso*, *Atlante*, *Ángel de la Guarda*, *Firme* y la fragata *Santa Florentina*, todos abastecidos con tres meses de víveres y cuatro de aguada<sup>38</sup>. Y más adelante, por real orden

---

(36) ANC, caja 2226.

(37) Museo Naval de Madrid (MNM), Colección documental Vargas Ponce, t. XXXIX, doc. 196, f. 208.

(38) ANC, caja 2224.

de 15 de junio, para transportar a Cádiz a los regimientos de infantería de Aragón y Soria, se dispuso igualmente la de los navíos *San Genaro* y *San Lorenzo* y la de la fragata *Santa Casilda*; por real orden de 21 de mayo, la del navío *Guerrero*; y por real orden de 27 de agosto, el aprestamiento de las galeras *Purísima Concepción* y *San Luis*.

Además se continuó atendiendo con medios y personal de la maestranza de este arsenal el que era necesario emplear en el servicio de embarcaciones destinadas al recreo de S.M. en las jornadas de Aranjuez, que no obstante su entidad experimentarían disminuciones al disponerse por real orden de 13 de septiembre de 1791 un nuevo arreglo en este departamento y el astillero de Mahón, en las clases de carpinteros de ribera, de lo blanco, calafates y peonaje de este arsenal y del astillero de Mahón, «encargándose muy particularmente la mayor equidad y justicia en el despido que ha de verificarse»<sup>39</sup>.

En cuanto al mantenimiento de los astilleros, hubo que atender a la reparación de una importante avería experimentada en el dique grande, para lo que fue comisionado el ingeniero 2.º Juan Smit, destinado en el departamento de Cádiz, lo que motivó la construcción de nuevas puertas<sup>40</sup> y mantener a su disposición

«las cuatro bombas de fuego, con la gente de su servicio: que se le auxilie por ahora por el Sr. Intendente, con arreglo a lo mandado en real orden de 7 del corriente, con 210 reos de los que existen a su disposición en la Caja de rematados, a quienes se pagará de quince a quince días, la gratificación que venzan en este trabajo: que se cale el cilindro del dique chico, cuando lo pida D. Juan Smit, si no perjudicase a la conclusión del forro del *Triunfante*; y que si no bastasen los presidiarios para las sesenta bombas que después cree necesario establecer, admita todos los peones que se presenten a este trabajo, pues si sobrasen de aquellos, se emplearán en otros»<sup>41</sup>;

al accidente sufrido el 10 de octubre de 1790 por el navío *Brillante*, al incendiarse en las gradas cuando se estaba carenando; solucionar el problema de filtraciones de agua en los diques como consecuencia de los manantiales que avenaban en ellos, y atender los primeros intentos para dotar a las instalaciones del arsenal de una red general para el abastecimiento de agua potable, entre los que se encuentran el ideado por el capitán de navío Bartolomé Rivera<sup>42</sup> y el del también capitán de navío Isidoro García del Postigo<sup>43</sup>, ambos con

---

(39) ANC, Libro de acuerdos de la Junta del Departamento (LAJD), sesión de 21 de septiembre de 1791, anexo 1.

(40) Según el proyecto de 6 de junio de 1789, cuando lo gastado ascendía a 598.561 reales y 28 ½ maravedíes de vellón, todavía para concluir quedaba reforzar el malecón con otra fila de estacas, lo que no estaba incluido en el citado proyecto e incluso hubieron de diseñarse nuevas puertas. No se tardó por tanto en presupuestar otros 250.000 reales. ANC, LAJD, sesiones de 12 y 30/7, 7/10 y 16/12/1790.

(41) ANC, caja 2224.

(42) ANC, LAJD, sesión de 6/7/1791.

(43) *Ibidem*, sesión de 23/05/1792.

ocasión de encontrarse destinados como comandantes del arsenal. Durante todo este tiempo los astilleros contaron con la presencia y dirección del ingeniero general, que se encontraba en Cartagena desde el mes de septiembre del año anterior, y se dio comienzo a la construcción de la fragata *Fama*<sup>44</sup>.

Respecto al costo de las construcciones, cuando el intendente presenta a la junta el de «la construcción en rosca del navío *Conquistador*, su arboladura y embarcaciones menores», que asciende «la primera a 3.764.456 reales y 15 maravedís de vellón, y la segunda a 935.778 reales y 30 maravedís de la misma especie, siendo el importe de los jornales empleados en el casco del navío 929.987 reales», se graduaron por los asistentes como enormes y conferenciándose largamente sobre las causas que los hacen tan excesivos y siendo los pareceres de los vocales muy distintos, el teniente general don Francisco de Borja manifestó

«que se extendiese el suyo reducido a que el excesivo costo de los jornales causados en la construcción del navío, considera provienen del tiempo que pierden los operarios y de las equivocaciones que ocasiona el actual método de los Arsenales, el cual convendría se tratase de corregirlo por los medios más convenientes, cuales son los que tiene vistos en uno de los proyectos del oficial del ministerio D. José Ortega, en el que con la mayor claridad se asegura el costo verdadero de cualquier buque»<sup>45</sup>.

Pero aún preocupa más «la continuación de carena y recorridas en buques de la Armada recién construidos y las frecuentes averías que han padecido y padecen con cualquiera tiempos y mares», por lo que una real orden de 23 de diciembre de 1791 requirió a este departamento para que expusiera sobre los motivos que la causan según sugiera su celo e inteligencia, por lo que después de oír a los oficiales y facultativos que le pareció conveniente, deduce, y así lo expone en su informe,

«que la disminución de gruesos en las maderas de obras muertas, baos y curvas de la moderna construcción, no es dudable produzca los indicados perjuicios que se han tocado en este departamento en el navío *San Francisco de Paula*, según resulta del informe de su comandante D. Ignacio María de Álava, presentado a la Junta por el Ingeniero Director vocal, y que serán consiguientemente mayores por la misma razón en fuertes temporales y combates, cuando no cabe aligerar el peso de las baterías que sufren las cubiertas.

Corrobora este pensamiento la noticia dada a esta Junta por el teniente general D. Francisco de Borja que con este motivo manifestó que el navío *Europa*, de igual construcción y ventajas que el *San Ildefonso* tiene aumento en sus obras muertas, persuadiéndose que proporcionadamente lo tendrá en sus baos y curvas, y que en el tiempo que estuvo embarcado en el que fue de prueba con gruesas mares, y vientos duros, no experimentó la menor avería.

Por todo lo cual opina la Junta que el modo de evitar los expresados daños es que se aumenten proporcionadamente los gruesos de baos y curvas, atendida la enorme diferencia que resulta, comparados los del actual construcción con las

---

(44) Ib., sesión de 25/1/1792.

(45) Ib., sesión de 6/6/1792.

antiguas, y la inferior resistencia del pino con que se ha sustituido el roble de que antes se usaba, pues está visto por ejemplar citado del navío Europa que por el aumento de gruesos en las citadas piezas ha adquirido mayor fortaleza, sin perder su ligereza, bien que siempre es de absoluta necesidad que las maderas que se emplean en la construcción, sean sanas y de las cualidades convenientes»<sup>46</sup>.

No tardará una real orden de 24 de julio en disponer que «para que se consiga dar la debida fortaleza a los navíos de la moderna construcción sin que tengan más grueso sus maderas, y de que entre otras cosas quiere el rey subsistan dos años en la grada para dar lugar a que sus miembros se ventilen y enjuguen, llevando su manufactura con lentitud»<sup>47</sup>.

Por otro lado, en cumplimiento de una real orden de 16 de marzo de 1792 disponiendo que, concurriendo a la Junta del departamento como vocales todos los generales que estén en el departamento, «examine con la mayor atención e informe a S.M. si será conveniente a su real servicio, el uso de algunas carronadas en los buques de guerra»<sup>48</sup>, y en su consecuencia expone la Junta su dictamen en la forma siguiente:

«Aunque son indudables los principios y razonamientos que expone Mr. Crascoyne<sup>49</sup> en su sabia Memoria de 1º de marzo de 1785 al Contralor de la Armada inglesa, y con que demuestra teóricamente la utilidad de las carronadas de gruesos calibres en la Marina, no contradicha por las notas del hábil traductor D. Tomas de Morla, y corroborada por las juiciosas reflexiones del Comisario General de Artillería D. Francisco Robira, desea la Junta para asegurar su dictamen en un punto tan importante y delicado como artillar de nuevo los buques del Rey, en que interesa el real erario, el honor de las armas, y el bien del Estado, conciliar con la evidencia especulativa la experimental<sup>50</sup>.

Sólo por incidencia cita D. Francisco Rovira la prueba hecha con una carronada en el navío *Santa Ana*, sin tenerse aquí noticia de sus circunstancias y resultado de que prescinde la Junta para proponer a S. M. que un asunto de esta entidad, necesita acreditarse por reiteradas (expresiones) experiencias de todos los modos imaginables, con el fin de no aventurar tan crítica decisión.

En cada departamento de podrían embarcar en una de las fragatas que hay armadas, dos carronadas de a 48, una por banda, y a las ordenes de un comandante notoriamente hábil, celoso imparcial, y observador, salir una o más veces a la mar y probar estas piezas haciendo fuego vivo con ellas, y algunos cañones hasta 60 ó 70 tiros cada uno (con la precaución de refrescarlos oportunamente) en todas posiciones, y con todos tiempos a fin de acreditar evidentemente y comparar las ventajas o desventajas marineras y militares de estas nuevas piezas de artillería,

---

(46) Ib., sesión de 22/2/1792.

(47) Ib., sesión de 1/8/1792.

(48) Ib., sesión de 21/3/1792.

(49) Así figura en el original que transcribimos y que creemos se refiere a Charles Gascoigne, por entonces director de la Carron Iron Founding and Shipping Company, de la que recibe su nombre.

(50) Sobre las «carronadas» aporta una interesante información HERRERO FERNÁNDEZ QUESADA, M.<sup>a</sup> Dolores: *Ciencia y Milicia en el siglo XVIII: Tomás de Morla, artillero ilustrado*, Segovia, 1992.



AMC, CH 342-1

de que ha de informarse individualmente a S. M.

Si como es de esperar resultase convencida claramente su conveniencia que también habrá de comprobarse en tierra y a bordo al ancla a presencia de los generales, de los vocales de la Junta, Hábiles oficiales de los departamentos, podrán extenderse las miras a que se artille todas de carronadas una fragata, y se hagan nuevas pruebas con otra artillada por el método actual.

Acordes con las esperanzas los informes de estas pruebas, nada se arriesgaría, en adoptar las carronadas de calibres proporcionados para los buques de una batería y dotar los de dos y tres con algunas de aquellas piezas en cada una, según supone D. Francisco Rovira.

En el caso de que familiarizado el uso de las carronadas en nuestros buques se demostrase más y más su preferencia en todos sentidos, se podría proponer mas fundadamente el aumento o rebaja de los calibres y del número de estas piezas en los navíos.

Para la primera experiencia opina la Junta que una carronada se monte en la

cureña que describe Mr. Gascoigne, y la otra con las variaciones que expresa D. Francisco Rovira para que se abra ¿el camino al acierto en esta parte?.

En cuanto al grueso que deba tener el braguero y a la resistencia de sus cáncamos a el costado, considera la Junta que ha de atenderse al mayor empuje de la carronada en su retroceso, y es del mismo parecer que D. Francisco Rivera acerca de las miras para puntería.

Por lo que toca a disparar con llave las carronadas como cualquiera otra artillería a bordo, se ofrece a la Junta el reparo de que el roce del braguero, de un palanquín, o un golpe impensado con un asta de atacador, podrá desconcertarlas fácilmente; ignorando para formar juicio mas fundado, la práctica actual de otras naciones, sin embargo de la prueba ejecutada en el Arsenal de Brest el año de 1779 a presencia de toda la escuadra combinada, de disparar artillería con llaves puestas en la parte lateral, y en la superior, pero con llave y sin ella, juzga el uso de los estopines con alma, preferible siempre al de los cebos»<sup>51</sup>.

De gran relevancia es el apoyo prestado a la dirección y funcionamiento de los astilleros de Mahón, especialmente para llevar a cabo la construcción de la serie de fragatas que se denominaron «Mahonesas», según plano y relaciones

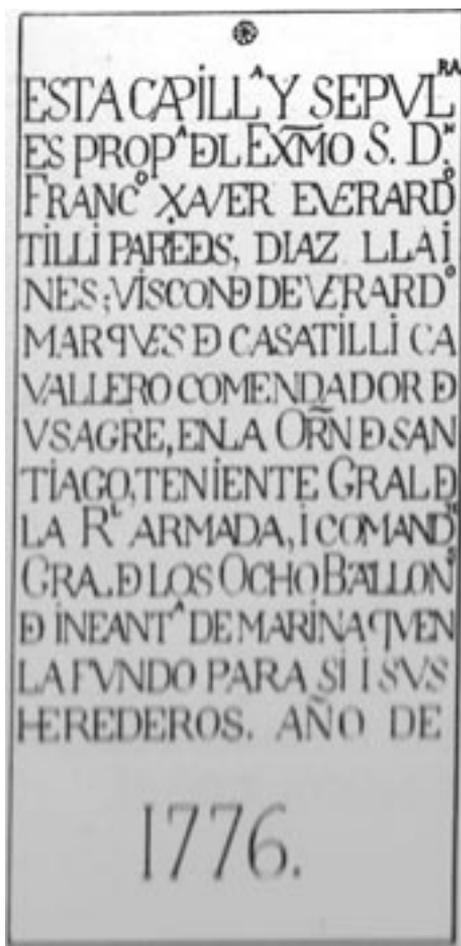
(51) ANC, LAJD, sesión de 9/5/1792.



Tilly, anónimo. MNM

que se incluyen en la real orden de 24 de septiembre de 1790, disponiendo que, «concluida en Mahón la fragata *Esmeralda*, se construya otra proyectada por el capitán de navío D. Julián de Retamosa»<sup>52</sup>. En dicho astillero la fragata *Esmeralda*, bajo la advocación de «Santa Petronila», fue botada al agua el 30 de

(52) *Ibidem*, 30/9/1790.



Lápida sepulcral. Basílica de la Caridad de Cartagena.

mayo del año siguiente, y ese mismo día se puso en quilla la que tendrá por nombre *Diana*, que bajo la advocación de «Santa Ana» será también botada el 13 de marzo de 1792<sup>53</sup>.

En el verano de 1792 tuvieron lugar las pruebas de comparación de las fragatas *Nuestra Señora de la Soledad* y *Diana*, de porte de 34 cañones, construidas respectivamente según planos del ingeniero Romero Landa y el capitán de navío Julián de Retamosa, forradas ambas de cobre con el fin de asegurarse de las ventajas que prometía el nuevo sistema de la segunda. El 29 de agosto fondearon en el puerto de Cartagena después de varios días de navegación en el Mediterráneo y el océano sometidas a diferentes pruebas, al mando respectivo del capitán de fragata José Agustín de Olózaga y del de navío Baltasar Hidalgo de Cisneros, conviniendo ambos

«en la decidida preferencia de la *Diana*, así en su mayor andar, como en su superior aguante y gobierno, sin embargo de ser tan ventajosa en estas calidades su compañera, que siendo la mejor fragata de la Marina Real, y cuyo plano se ha seguido hasta ahora en todas, acaso habrá pocas que la excedan en las demás Marinas de Europa; pero esto confirma el adelantamiento que va adquiriendo en tan importante ramo la Marina Española, no contentándose con lo bueno por llegar a lo mejor»<sup>54</sup>.

Respecto a las obras de carácter logístico, ya a cargo de los ingenieros de Marina, por real orden de 5 de junio de 1792 se aprueba el aumento de un segundo piso en la contaduría a propuesta del inspector general, cuyo plano y presupuesto se remitió el 29 de agosto de 1789 y se reiteró el 15 de mayo de 1792, y una vez concluida se traslade el archivo de dicha Contaduría<sup>55</sup>; a fina-

(53) *Gaceta de Madrid*, 1 de julio de 1791 y 6 de abril de 1792.

(54) *Ibidem*, 18 de septiembre de 1792.

(55) MNM, Colección Vargas Ponce, t. XXXIX, doc. 227, f. 241.

les de 1792 finaliza la construcción de unos tinglados en la playa del Batel (Santa Lucía), que había sido ordenada por real orden de 8 de febrero del año anterior, para mantener a cubierto las 55 lanchas de fuerza, cañoneras, obuseras y bombarderas, una vez desarmadas<sup>56</sup>; se redactó un proyecto para construir un muelle en las proximidades del hospital, en vista de las dificultades que se han observado en el desembarque de los heridos que procedentes de Orán transportaban las fragatas *Santa Dorotea* y *Santa Brígida*<sup>57</sup>; se realizaron las obras necesarias para restaurar las zonas que amenazaban ruina y para dotar de un nuevo piso al cuartel de batallones<sup>58</sup>, atendiendo también a las continuas reparaciones del cuartel de brigadas, ya que era utilizado para celebrar los certámenes de los individuos del Cuerpo de Artillería que siguen el estudio de matemáticas<sup>59</sup>, y los edificios destinados a alojamiento y academia de la Compañía de Guardias Marinas, pues aunque seguían su marcha la obras del nuevo cuartel lo hacían muy lentamente, incluso sufriendo desde octubre de 1790 un atraso por falta de caudales<sup>60</sup>.

### Los últimos años

El 24 de diciembre de 1792 cesa Tilly en el mando del departamento marítimo de Cartagena, y el 14 de enero del año siguiente embarca en el navío *Gallardo* con destino a Cádiz para ocupar más alto destino: la Dirección General de la Armada y el mando del departamento marítimo de Cádiz, que le era anejo y que le habían sido conferidos por real orden de 18 del mes anterior «por su dilatado y recomendable mérito»<sup>61</sup>. El 1 de febrero de 1794 alcanza la más elevada dignidad en la Armada al ascender a capitán general, pero sus padecimientos físicos le obligan a solicitar el relevo, y por real orden el 13 de marzo de 1795 se le concede «su residencia en este Departamento continuando en su dignidad y empleo con todos los honores y goces que le corresponden», trasladándose posteriormente a Cartagena, donde fallece en la mañana del 11 de diciembre, siendo enterrado al día siguiente en la sepultura de su propiedad existente en la capilla de la iglesia del convento de San Francisco, instituida en 1776, y al derribarse este convento años después, sus restos pasaron a la sacristía de la iglesia del Hospital de la Caridad, donde permanecen.

---

(56) ANC, LAJD, sesión de 13/12/1792. Con anterioridad acordó la junta que, según plano y presupuesto de 571.961 reales de vellón que acompaña a dicha real orden, se encargue de dicha obra el subinspector del arsenal capitán de navío Félix Melilupi.

(57) ANC, LAJD, sesión de 21/3/1791.

(58) ANC, caja 1830. Estuvo ocupado por los regimientos de infantería de Córdoba, *El Sacrificado*, y Mallorca, *El Invencible*. Este último, con ancestrales orígenes marineros, se encontraba en Cartagena por real orden de 24 de mayo de 1790, destinando una parte de su fuerza a custodia de los buques de guerra y arsenal.

(59) *Ibidem*. El denominado «cuartel del duque» estuvo ocupado por el regimiento de suizos de Bestchar, de guarnición en la plaza.

(60) ANC, caja 226.

(61) *Gaceta de Madrid*, 18 de diciembre de 1792.

Su memoria permanece también en lugares tan alejados como la Patagonia, en la provincia de Chubut (Argentina), en uno de los reservorios marinos más importantes que constituye el golfo de San Jorge, en el que, como miembro de la expedición cartográfica Malaspina-Bustamante en 1794, el teniente de navío Juan Gutiérrez de la Concha escribe en su diario que bautizó con el nombre de «Rada Tilly» a la villa allí existente y «del marqués» la punta ubicada al sur, recordando tal vez su primer embarque como guardiamarina en el navío *San José* de la escuadra de Tilly, que en 1776 transportó al ejército del general Ceballos a la América meridional y en el que también tuvo una destacada actuación como jefe de la artillería otro Tilly, su hermano Rudesindo.

### Bibliografía general

- ARMENGOL Y DE PEREIRA, Alejandro: *Heráldica*, Barcelona, 1933.
- ATIENZA, Julio de: *Nobiliario Español*, Madrid, 1954.
- BARREDO DE VALENZUELA, Adolfo: *Heráldica de Guardias Marinas, 1717 a 1867. Real Compañía y Colegio Naval*, Madrid, 1971.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *La trayectoria Hospitalaria de la Armada Española*, Madrid, 1944.
- COS-GAYON, Fernando: *Viaje de Isabel II a Cartagena, Murcia y Orihuela*, Colección Almarjal, 1969.
- GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *Catálogo de Pinturas del Museo Naval*, t. II, Madrid, 2000.
- GONZÁLEZ DORIA Fernando: *Diccionario Heráldico y Nobiliario de los Reinos de España*, Madrid.
- MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y Fechos de Cartagena*, Ediciones El Mediterráneo, Cartagena, 1892.
- MEDIAVILLA, José: *Don Baltasar Hidalgo de Cisneros. Último Virrey de las provincias del Río de la Plata*, Cartagena, 1930.
- MORENO ALONSO, Manuel: *La Revolución «Santa» de Sevilla. La revuelta popular de 1808*, Sevilla, 1997.
- MORENO DE GUERRA Y ALONSO, Juan: *Relación de Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas*, Madrid, 1913.
- MOREO MORENO, Francisco: *Extranjeros en las Academias de la Real Armada; entre la formación y el prestigio internacional, 1714-1824* (tesis doctoral), Universidad de Murcia, 2017.
- PANDO VILLARROYA, José Luis de: *Títulos Nobiliarios en la Armada Española*, Madrid, 1982.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina*, 1873.
- PELAYO, Miguel: *Cartagena en la Guerra de la Independencia (1808-1814)*, Folletón de *El Porvenir*, año 1924.
- PÉREZ ROJAS, F.J.: «Breve aproximación al estudio de los casinos», en ÍDEM: *Casinos de la región murciana*, Valencia, 1980.
- PIFERRER, Francisco: *Tratado de Heráldica y Blason*, Madrid, 1855.
- : *Nobiliaria de los Reinos y Señoríos de España*, Madrid, 1857.
- PIÑAR LÓPEZ, Juan José: *Cartagena en los inicios de la Guerra de la Independencia. 1808. I Concurso de Historia de Cartagena «Federico Casal»*, 1986.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina Española*, Editora Naval, Madrid, 1970.
- RUBIO PAREDES, José M.<sup>a</sup>, y PIÑERA Y RIVAS, Álvaro de la: *Los ingenieros militares en la construcción de la Base naval de Cartagena (siglo XVIII)*, Madrid, 1988.
- SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las Promociones de Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina*, Editora Naval, Madrid, 1991.
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR: *Blasones militares*, Madrid, 1987.

*EL CAPITÁN GENERAL DE LA ARMADA FRANCISCO JAVIER EVERARDO DE TILLY...*

TERKI-HASSAINE, Ismet: *Problemática cuestión de las posesiones españolas en la Argelia del siglo XVIII: caso de Orán y Mazalquivir*, Universidad de Orán (Argelia).

VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, Barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de Pruebas de Caballeros Aspirantes*, 6 t., Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.

VV.AA.: *Gran Enciclopedia de la Región de Murcia*, Murcia, 1995.