

LA SECRETARÍA DEL DESPACHO DE MARINA Y LA FUNDACIÓN DEL ARSENAL DE CARTAGENA: (1728-1736)

CARLOS PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO

La lenta y continuada agonía que durante todo el siglo XVII y primeros años del XVIII había provocado la práctica desaparición de la, en otros tiempos, envidiada Marina militar española, terminó en 1717. El día 28 de enero de ese año José Patiño y Rosales fue nombrado Intendente General de la Marina, con sede en Cádiz. Desde ese puesto, que Felipe V le concedió "*por los particulares servicios que me habéis hecho en los empleos que hasta ahora habéis servido y por vuestro celo y experiencias...*" (1), Patiño cumplió con creces el encargo recibido: restablecer la Marina de los Reinos de España, lo que le llevó a ser considerado el verdadero fundador de la Marina española en el siglo XVIII.

Fueron muchos los logros de Patiño en esa labor de reconstrucción: fundó la Academia de Guardiamarinas, creó los Batallones de Infantería Marina y las Brigadas de Artillería de Marina, dictó el reglamento de las levas y matrícula de las gentes de mar, reformó el Cuerpo Administrativo de la Armada con el nuevo nombre de Cuerpo del Ministerio de Marina, aprobó numerosas ordenanzas, fomentó la industria auxiliar española en su intento de no depender de la de las otras potencias europeas a la hora de construir y pertrechar los buques, etc.

Pero donde más destacó el genio de Patiño, fue en el impulso que dio a la construcción de astilleros y arsenales. En un plan o método para construir navíos

(1) Real Título de Intendente General de Marina, a favor de Don José Patiño, para establecer la Nueva Planta de la misma Marina, expedido en 28 de Enero de 1717, incluido en: PANDO VILLARROYA, J. L. de, *La Administración en la Armada española*, Madrid, 1985, pags. 10-12.



que en Junio de 1724 (2) elaboró, defiende Patiño la necesidad de construir los navíos en España *"porque lo de comprar vageles en Olanda, Genova o Francia, o mandarlos fabricar en Payses extrangeros, tienen todos los mismos inconvenientes que se encuentran en los que se construyen en los parages de España separados de los Departamentos"*. En el mismo plan, y al hilo de la idea anterior, dice Patiño que se deben poner *"sus fabricas donde tienen establecidos departamentos de Marina, y no en partes distantes"*, ya que *"es regla asentada que siempre ha de haber de repuesto el número completo de pertrechos que corresponde al de los vageles.....para que manteniéndose siempre el repuesto en el mismo estado se afianze la infalible existencia de materiales para la sucesiva continuación de la fabrica de los navíos que se fueren construyendo, y para la carena y sustitución de los ya construidos para cuando necesitasen de reparos o se perdiesen"*. Por lo tanto, el objetivo de Patiño, que cumplió colmadamente, era el siguiente: construir en astilleros españoles los barcos que nuestra Armada necesitaba, y colocar tales astilleros junto a unos arsenales que asegurasen la rápida reparación de los navíos y el fácil pertrecho de los mismos.

Uno de los lugares donde se vio plasmado este plan fue Cartagena, cuya bahía era utilizada desde 1670 como invernadero de las galeras de España (3). Abandonadas las instalaciones de Guipúzcoa y Vizcaya por su peligrosidad, Patiño inició la construcción de unos modernos arsenales en El Ferrol, La Carraca (Cádiz) y Cartagena. La primera noticia que se tiene acerca de la construcción de los arsenales en ésta última ciudad se produce el 5 de junio de 1728. Ese día, Patiño, que por entonces ocupaba ya la Secretaría del Despacho de Marina e Indias (4), dirigió una carta al Brigadier Juan de la Ferriere en la que se le comunica la decisión de Felipe V de establecer en Cartagena un Departamento de Marina, además de un arsenal, y ordenándole que *"V.S. pase a aquella ciudad para que unido V.S. con los Jefes de Marina, así de navíos, como de galeras, se discorra y examine el parage a donde se habrán de colocar los navíos y galeras desarmadas"*. También anuncia Patiño la necesidad de proceder a la limpieza del puerto, operación que, como veremos más adelante, llevará años en su ejecución, principalmente por problemas presupuestarios.

Asimismo, Juan de la Ferriere recibe en la citada carta el encargo de Patiño de que *"reconozca y haga un plan del parage donde se habrá de colocar el Arsenal, el qual tambien deberá V.S. remitir a manos de S.M."*, aunque lo primero

(2) AHN, Estado, leg. 3208, num. 345.

(3) RUBIO PAREDES, J.M., *Historia de las obras portuarias civiles en la bahía de Cartagena*, artículo publicado en *El puerto de Cartagena*, Cartagena, 1979, pag. 239.

(4) El devenir ministerial de José Patiño es analizado por ESCUDERO J.A., en *La reconstrucción de la Administración Central*, separata de la obra *La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa. (1700-1759)*, tomo XXIX, vol. I, de la Historia de España de Menéndez Pidal dirigida por José María Jover Zamora, Madrid, 1985, pags. 123 y ss.



que deberá realizar Juan de la Ferriere es avisar *"sin más dilación en donde podrán construirse seis Almacenes para el desarmo, y otros dos almacenes grandes para teneduría de pertrechos, vien entendido que su colocación ha de ser en tal situación que no embarace la ejecución de el proyecto del Arsenal que se resolviere"* (5).

A partir de ese momento, las obras en el puerto de Cartagena se pondrían en marcha bajo la dirección del ingeniero Alejo del Rey, que llegó a Cartagena en octubre de 1728 acompañado por dos ayudantes: Sebastián de Feringán y Esteban Marillac. El Comisario de Marina en la ciudad, Juan José Sereno, que a partir de entonces sería el informador de Patiño, comunicó a éste, por carta de 2 de noviembre del mismo año, la llegada a Cartagena de Alejo del Rey y de sus ayudantes, acusando Patiño recibo de la misma en carta de 6 de noviembre (6).

Las primeras obras realizadas por los ingenieros fueron tanto la construcción de los almacenes y cuarteles, como la limpia del puerto. Así, en carta de 13 de diciembre de 1729, desde Sevilla, ciudad donde se encontraba la corte de Felipe V, Patiño ordena a Juan José Sereno el pago de 2.390 rls. al empresario de las obras ejecutadas en el Cuartel establecido para el Batallón de la Guarnición de esa plaza y en la casa que ha de servir para alojar los dos Batallones de Marina (7). Y para que Juan José Sereno pudiese realizar ese pago, el mismo día Patiño ordena al Administrador de la Aduana de Cartagena que *"haga V.M. entrega del producto de esa Aduana de 2390 reales de vellón a disposición del Comisario D. Juan José Sereno, para la satisfacción de las obras de cuarteles ejecutadas en esa Ciudad además de las proyectadas"*.

La limpia del puerto se empezó a realizar al mismo tiempo que las restantes edificaciones. En abril de 1730 Patiño comunica a Juan José Sereno el asiento realizado con Diego Saenz de Terrano para la limpia del puerto, aunque éste posteriormente lo cedió a otro comerciante de la localidad, Miguel Angel Lavarelo. En la misma carta se pone en conocimiento de Sereno el nombramiento de Felipe Feringán Cortes y de Pedro Antonio Prian como inspectores de la limpia del puerto (8).

Evidentemente, para limpiar el puerto fue necesario construir pontones, que se pagaron con 60.000 rls. facilitados por el Administrador de la Aduana de Cartagena a Juan José Sereno, por orden de Patiño en carta de 11 de mayo de 1730 a dicho Administrador (9).

(5) Archivo Museo Naval (AMN), Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 73.

(6) Vid. apéndice documental al final del artículo (doc. n.º1).

(7) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 146.

(8) Vid. apéndice documental al final del artículo (doc. n.º2).

(9) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 170.



A finales de 1730 los trabajos de la limpieza del puerto estaban en plena ebullición. Estos trabajos, en los que participaron moros forzados a galeras (10), eran absolutamente necesarios para que los navíos de la Armada española pudiesen entrar fácilmente en el puerto, por lo que se procedió eliminar de fango y residuos los fondos del puerto de Cartagena. También se construyó un nuevo canal, terminado en 1733, que desembocaba fuera del puerto para evitar posibles riadas que trajesen a sus aguas más fango y lodo.

A partir de 1731, siendo ya nuevo Ministro General de Marina del Departamento de Cartagena Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcava, con quien en lo sucesivo se entenderá Patiño, dieron comienzo el resto de las trabajos para adecentar y modernizar el puerto, y construir el arsenal propiamente dicho, junto con sus instalaciones anexas. Concretamente, según el cronista de Cartagena Eduardo Cañabate Navarro, el día 20 de febrero de 1731 comenzó la construcción del arsenal (11).

El ingeniero director de las obras Alejo del Rey, sólo podría ver el inicio de dicha construcción, ya que el 5 de mayo de 1732 fallecía después de una larga enfermedad, lo que le obligó en los últimos meses a ceder la dirección de los trabajos a su ayudante Sebastián de Feringán, el cual se mantuvo como ingeniero director de forma interina durante varios años hasta la llegada de J.B. French. Sin embargo, como veremos después, será Feringán el que hizo el definitivo proyecto del arsenal de Cartagena muchos años después.

Es curioso observar la atención que Patiño dedicó desde su inicio a las obras que se realizaban en Cartagena. La correspondencia que mantuvo con los responsables de tales obras, especialmente desde 1731, muestra bien a las claras la importancia que para el Secretario del Despacho de Marina e Indias tenía la construcción del arsenal de Cartagena. Fue tal el empeño de Patiño en la construcción del arsenal, que podría decirse que se convirtió en su verdadero director, aunque a larga distancia, por el control que ejercía sobre los ingenieros para que ejecutasen las obras lo más rápidamente posible. Incluso los más complicados aspectos técnicos de las obras los trataba Patiño por correspondencia con los ingenieros.

Muchos trabajos estaban realizándose a la vez en 1731-32: la limpieza del

(10) Los moros participaron en los trabajos de construcción del Arsenal de Cartagena desde su inicio y hasta su terminación en 1782. TORRES-FONTES SUÁREZ, C., en su obra *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, tomos I y II, Murcia, 1996, nos describe la visita que el Embajador marroquí Ahmad Al Gazzal, realizó al Arsenal de Cartagena en 1766 con el fin de conocer la situación de sus compatriotas que trabajaban en las obras y de liberar a algunos de ellos.

(11) Éste y otros datos muy interesantes sobre la construcción del arsenal se pueden encontrar en la obra de PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.^a T., *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, 1992.



puerto, el malecón, los almacenes, etc. Las que más mayor diligencia y trabajo requerían en esos momentos eran la limpia del fondo del puerto y el malecón; y era Patiño el primero que exigía esa rapidez y diligencia en sucesivas misivas dirigidas a Alejo Gutiérrez de Rubalcaba. Así, en carta de 18 de enero de 1731 Patiño exige a éste último que "*semanalmente de V.M. quenta de todo lo que se adelantasen los trabajos de la limpia de ese Puerto con expresión de los parages en que se hiciesen los trabajos y las cantidades de fango que se hubiesen sacado*" (12). Y para más adelantar los trabajos, unos días después Patiño ordenaba la construcción de dos nuevos pontones que se sumarían a los tres ya en funcionamiento. Dicha construcción estaría a cargo de Diego de Aguila, el cual recomendó para ahorrar tiempo que se empleasen maderas de la zona de Cartagena, y no de Málaga como había ocurrido con anterioridad (13).

Especialmente dificultosa fue la limpia del puerto, pues incluso los moros y demás forzados a galeras que trabajaban en dicha limpia tuvieron que sacar el fango con las manos, lo cual justificó que los asentistas pidieran un pago suplementario a lo ya estipulado, al cual accedió Patiño en carta dirigida a Alejo Gutiérrez de Rubalcaba el 15 de febrero de 1731 (14).

También el malecón estaba construyéndose en esos momentos, con la particularidad de que sus obras se hacían por administración y a pequeños destajos, y no por asiento, pues según Patiño era "*más conveniente y útil para la Real Hazienda*" (15). Innumerables veces requirió Patiño a los responsables la terminación del malecón, pero al parecer la grandeza de las obras proyectadas impedía dedicarse a todas a la vez, por lo que todavía en 1733 el malecón estaba en construcción, al igual que los almacenes.

Aunque ese mismo año se concluyó la reparación de la muralla de la ciudad que estaba frente al puerto (16), los trabajos no avanzaban todo lo rápido que quería Patiño. Y ello se producía por dos causas fundamentales: las dificultades técnicas en la realización de las obras y la falta de los fondos necesarios para continuarlas. En efecto, se produjeron en los primeros meses de 1733 continuados corrimientos de tierra como consecuencia de la excesiva profundidad de la excavación realizada para construir los cimientos del muelle y del excesivo peso de los almacenes anejos, lo que podría provocar el derrumbe de éstos. En marzo de ese año Patiño, preocupado por estos corrimientos de tierra, da un aviso tanto al ingeniero Feringán como a Alejo Gutiérrez de Rubalcaba: "*con motivo de haver avisado el Ingeniero D. Sebastian Feringan el corrimiento que habia hecho el*

(12) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 211.

(13) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 217.

(14) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 223.

(15) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 239.

(16) M.^a Teresa Pérez-Crespo Muñoz, ob. cit. pag. 233.



terreno de la cerca de los almacenes por causa de la excavación, se le ha advertido el cuidado con que deve caminar en adelante en la demás excavación para la ejecución del Andén a fin de precaver el citado inconveniente asegurando el terreno con estacadas, lo que participo a V.M. para que advertido de ello cuyde de que en esta materia se camine con la consideración correspondiente a su importancia, de forma que se asegure el logro sin el retardo y aumento de gasto" (17). Y un mes después se ordena "que para obviar este conocido perjuicio se vuelba a rellenar con tierra toda la excavación, y que ejecutado esto se haga nueva excavación en parage más anterior a la Dársena, en que no se deva recelar el evidente riesgo que hasta aquí se ha experimentado del empuje del terreno por razón del peso de los referidos almacenes, no obstante que por este motivo quede algo más ceñida la Darsena" (18).

Quizás fueran estos repetidos problemas la causa de la destitución de Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcava como Ministro General de Marina del Departamento de Cartagena. El día 30 de junio de 1733, Patiño se lo comunicaba a Juan José Sereno y le ordenaba ocupar hasta nueva orden el puesto de Rubalcava (19).

También la falta de fondos y los consiguientes problemas con los asentistas obstaculizaron la marcha de las obras. A pesar de que en mayo de 1733 se recibieron en Cartagena un total de 60.000 rls. provenientes de la Renta del Tabaco de Murcia para continuar los trabajos, nueve meses después Juan José Sereno se quejaba a Patiño de que no llegaba el dinero necesario para proseguir las obras, a lo que Patiño respondió que el retraso en el pago se debía a que se había nombrado un nuevo Tesorero General que acababa de tomar posesión de su cargo, añadiendo que el dinero se recibiría próximamente (20).

La falta de dinero provocó incluso el retraso en el pago de los sueldos de parte del personal adscrito al Departamento de Cartagena. Antonio de Aguirre, médico del Hospital de dicha plaza, se quejó de que no se le pagaba, al igual que a otros compañeros suyos, por lo que Patiño decidió "*embiar caudales para que él y los demás individuos de ese Departamento sean pagados de sus sueldos*" (21).

En julio de 1734 venció el asiento concertado con D. Miguel Angel Lavarelo para la limpia del puerto, decidiéndose, por recomendación de ingeniero Feringán, que el nuevo asiento se ajuste a un número fijo de maravedís por cada pie cúbico de tierra que se sacase del puerto. Sin embargo, los problemas con el anterior asentista no habían hecho más que empezar, puesto que Lavarelo se negó a

(17) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 23.

(18) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 30, Patiño a Rubalcava, 29-4-1733.

(19) Vid. Apéndice documental al final del artículo (doc. nº3).

(20) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 70.

(21) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 92.



devolver en las condiciones pactadas las embarcaciones y demás utensilios utilizados en la limpieza del puerto, alegando que no había sido enteramente satisfecho en su paga. Esta postura irritó a Patiño, quien en septiembre ordena a Juan José Sereno que *"siendo necesario tener corrientes y en el estado que recibió el citado pasado Asentista las embarcaciones y los demás utensilios que se le entregaron, le estreche V.M. hasta su entrega en la calidad que debe y es de su obligación"*. Es decir, Sereno debería presionar a Lavarelo a cumplir con sus obligaciones, a pesar de que Patiño reconoce que el Departamento de Marina de Cartagena todavía no ha satisfecho íntegramente al asentista de su paga. Para el caso de que Lavarelo no hiciera la entrega requerida, Patiño manda *"se le anote su importe para descontárselo de su alcance al tiempo que este se pueda pagar, y si no fuese bastante se procederá desde luego contra el referido Asentista y sus fiadores hasta la ejecución de la cantidad que deva ser reintegrada a la Real Hazienda"* (22).

Estas amenazas no surtieron ningún efecto, por lo que Patiño, en marzo de 1735, ordenó proceder judicial y económicamente contra Miguel Angel Lavarelo (23). Como es de suponer, esta disputa lo que hizo fue retrasar aún más los trabajos, a pesar de que se habían añadido a los cinco pontones existentes otros dos más para ayudar a la limpia del puerto.

Las obras continuaban lentamente cuando, el 3 de noviembre de 1736, falleció José Patiño en el Real Sitio de San Ildefonso, víctima de una larga enfermedad y un tanto amargado por las críticas de sus adversarios políticos. Durante las últimas semanas de su vida fue sustituido en los asuntos de Marina por Manuel de Mena, quien estuvo al tanto de los trabajos que se realizaban en Cartagena.

Patiño no pudo ver finalizado su proyecto de dotar al Departamento de Cartagena de una gran base naval que respondiese a las exigencias de una Marina en constante crecimiento. Pero puso los cimientos necesarios para que otras personas terminasen lo iniciado por él. Así, el definitivo proyecto del arsenal de Cartagena fue realizado por Sebastián Feringán en 1749, aunque no se terminó su construcción hasta 1782.

Es mucho lo que la actual Base Naval de Cartagena debe a José Patiño. Pero no es sólo esta ciudad la que tiene una deuda pendiente con él: Cádiz, El Ferrol, La Habana, fueron otros lugares en los que la mente clara y el sentido de Estado de Patiño se dejaron sentir construyendo nuevos arsenales y astilleros, auténticos cimientos del resurgir de la Marina militar española en el siglo XVIII.

(22) AMN, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 90.

(23) Vid. Apéndice documental al final del artículo (doc. n°4).



APENDICE DOCUMENTAL

Documento nº1

Patiño acusa recibo de la carta en la que Juan José Sereno le comunica la llegada a Cartagena del ingeniero Alejandro de Rez y de sus ayudantes para iniciar las obras en el puerto

"He recibido su carta de VM de 29 del pasado en que avisa Vm la llegada a ese puerto del Ingeniero D. Alejo del Rey y los otros dos que le acompañan, los que dice VM se preocupan en ir trabajando en el Proyecto. Dios guarde a VM muchos años como deseo. Madrid, 6 de noviembre de 1728. D. José Patiño. A D. Juan José Sereno".

(Archivo Museo Naval, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 94)

Documento nº2

Patiño comunica a Juan José Sereno el asiento para la limpia del puerto concertado con Diego Saenz de Terrano, y el nombramiento de Felipe Feringán Cortés y Pedro Antonio Prian como inspectores de la limpia del puerto de Cartagena

"Soto de Roma. 13 de Abril de 1730. Al Comisario D. Juan José Sereno: en carta de 19 del pasado remitió D. Alejandro de Rez testimonio del remate del asiento hecho por D. Diego Saenz de Terrano para la limpia de ese puerto, quien lo cedió con las mismas circunstancias y obligaciones a D. Miguel Angel Lavarelo, comerciante y vecino de esa ciudad, y habiéndolo el Rey en los mismos términos aprobado, lo comunico a VM de su Real Orden para que en su inteligencia y en conformidad del asiento concurra a su ejecución en la parte que le toque con las providencias y disposiciones que convengan y que resultaren de las mismas capitulaciones del asiento, en cuya conformidad, dispondrá VM se entreguen corrientes a el asentista, y como capitula, las vetas, pontones, gánguilas y demás correos correspondientes a estas embarcaciones, para cuyo fin e inteligencia de VM pasará a manos de VM el expediente de Alejandro de Rez, la capitulación, y autos que se han formado.

También ha resuelto SM nombrar a D. Felipe Feringán Cortés por Inspector de la limpia del Puerto que lleve la cuenta y razón del fango que se saque sirviendo a la orden del ingeniero o ingenieros que la dirigieren con el sueldo de doscientos y setenta reales de vellón a el mes por el tiempo que estuviere en la posesión de este empleo.

Así mismo ha resuelto SM que D. Pedro Antonio Prian en la conformidad que ha servido y con el mismo sueldo lo continúe ahora a las ordenes de los expresados ingenieros. Todo lo cual de su Real Orden participo a VM para que



haciéndoles sus asientos correspondientes en los oficios gocen igualmente y se les asista con sus sueldos. Dios que guarde a VM".

(Archivo Museo Naval, Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 167)

Documento nº3

Patiño comunica a Juan José Sereno la destitución de Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcaba como Ministro General de Marina del Departamento de Cartagena y le ordena ocupar su puesto hasta nueva orden

"30 de Junio de 1733. El Rey ha resuelto que el Comisario Ordenador de Marina D. Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcaba cese en el encargo de Ministro General de Marina de ese Departamento de Cartagena, habiéndose dignado SM destinar a VM para que por ahora, y hasta nueva orden, sirva esta Dependencia con absoluta separación de la de Galeras en el todo y sus partes; dirijo a VM la adjunta carta en que al mismo D. Alejo se advierte de esta resolución a fin de que entregándose la VM luego, reunido él todas las órdenes que para establecimiento y dirección de este Departamento se hayan expedido, y avisado queden a cargo de VM para ponerlo en noticia de SM. Dios que guarde a VM muchos años como deseo. Aranjuez, 30 de junio de 1733. D. José Patiño. A D. Juan José Sereno".

(Archivo Museo Naval, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 40)

Documento nº4

Patiño ordena a Agustín Ramos proceder a descontar determinados gastos de la cantidad que se debe al asentista Miguel Angel Lavarelo

"Enterado el Rey por la carta de VM de 1º del corriente y testimonio que acompaña del abandono con que el asentista de la limpia D. Miguel Angel Lavarelo, y su apoderado, ha procedido en el reparo, custodia y aconcho de todas las embarcaciones pertenecientes a la limpia; y por la resolución que VM que con este motivo ha tomado con acuerdo con el asesor para estrecharles para que en el término que les ha prefijado entreguen las embarcaciones en el estado que deben (según su obligación) y que en su defecto cuidándose de la ejecución por la Real Hacienda se les obligara a la paga con más de todos los perjuicios que por la demora resultaren y penas con que se les ha amonestado, ha venido SM en aprobar su resolución que VM ha tomado en este asunto conforme a lo que en 13 de septiembre del año próximo pasado de 1734 ordenó SM sobre esto mismo al Ministro D. Juan José Sereno, y manda a VM lo lleve a ejecución y que se cargue igualmente a el asentista el importe de los sueldos de los patrones que han estado empleados en la custodia de las embarcaciones y por último todos los gastos que sean necesarios ejecutarse, para ponerlas en el estado en que debe



entregarlas en el caso de que él no lo ejecute, exigiendo todo el importe que no cubra su alcance de sus bienes como prevengo a VM de SM para su cumplimiento. Dios que guarde a VM muchos años como deseo. El Pardo, 5 de marzo de 1735. D. José Patiño. A D. Agustín Ramos".

(Archivo Museo Naval, Vargas Ponce, tomo XXXIII, doc. 116).

