JORGE JUAN Y JULIÁN DE ARRIAGA: UNA RELACIÓN DIFÍCIL

María Baudot Monroy*

Departamento de Historia Moderna, UNED

Sobre Jorge Juan y Santacilia (Novelda 1713-Madrid 1773) vamos sabiendo más y más cosas a medida que aparecen estudios sobre la proyección de sus distintas facetas como marino, científico, matemático, político, espía, coordinador de la construcción naval y de la de los arsenales metropolitanos, docente, etc.[1] Del mismo modo, gracias a los trabajos de Rosario Die y Armando Alberola también conocemos mejor al propio personaje y su entorno familiar[2].

---

* mbaumon@gmail.com

1. Son tantas las obras sobre Jorge Juan que me remito a la extensa bibliografía de la Biblioteca virtual Miguel de Cervantes: http://www.cervantesvirtual.com/portales/jorge_juan_santacilia/, que permite la descarga de muchas de las obras en formato PDF. También contiene una completa y actualizada bibliografía la siguiente página de Internet: http://www.jorgejuancentenario.com/jorge_juan/bibliografía/ La revista *Canelobre* dedicó un monográfico a Jorge Juan en su número 51, 2006. En el momento de escribir este trabajo las publicaciones más recientes sobre el personaje son la biografía de Valverde Pérez, N. *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773),* Fundación Jorge Juan-Marcial Pons Historia, Madrid, 2012, y el monográfico en torno al tercer centenario del nacimiento de Jorge Juan de la *Revista General de Marina,* agosto-septiembre, 2013 en el que han participado varios autores.
2. Die Maculet, R. y Alberola Romá, A.: *La herencia de Jorge Juan: muerte, disputas familiares y legado intelectual,* Universidad de Alicante, 2002. «Jorge Juan y Santacilia: la visión de sus contemporáneos», en Guimerá, A. y Peralta, V., (coords.) *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Gibraltar,* Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2003, pp. 279-293. Die Maculet, R.: «El universo familiar de Jorge Juan» y «Miguel Sanz. Un biógrafo olvidado», en *Canelobre,* 51, 2006, pp.60-83 y 84-104. Y la edición por ambos autores con un estudio preliminar de la obra de Sanz. M., *Breve noticia del excelentísimo señor D. Jorge Juan y Santacilia,* Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2013.

Se sabe bastante menos sobre su compañero de armas Julián de Arriaga y Rivera (Segovia 1700-El Pardo 1776), el primer marino de guerra miembro del Cuerpo General de la Armada, que llegó a ser ministro de Marina e Indias, cargo que ocupó durante casi 22 años, desde julio de 1754, cuando sucedió a su mentor, el marqués de la Ensenada, tras ser éste exonerado por Fernando VI, hasta su muerte en enero de 1776, estando de jornada con el rey en el palacio del Pardo[3]. Y apenas sabemos nada de sus respectivas esferas privadas.

El hallazgo de una jugosa correspondencia privada mantenida entre Jorge Juan y el secretario de Hacienda, Miguel Múzquiz, entre agosto de 1766 y enero de 1767[4], relacionada con un episodio de la construcción naval, en la que frecuentemente aparece mencionado Arriaga, o «el bailío» como lo denominaban porque Arriaga fue bailío de la Orden de Malta, nos ha permitido conocer un poco mejor el carácter de Juan y, sobre todo, traspasar la imagen pública de ambos marinos y entrar de puntillas en el ámbito de sus relaciones personales.

En las vidas de ambos personajes hubo muchos puntos de encuentro: su pertenencia a la Orden de San Juan de Jerusalén, su entrega a la Marina, la lealtad con la que sirvieron a la Monarquía, o el hecho de que compartieran plenamente el gran proyecto de rearme naval del marqués de la Ensenada. Sin embargo, ni hubo empatía entre ellos, ni se conoce que nunca fueran amigos, lo que no fue un obstáculo para que pudieran relacionarse profesionalmente de una forma correcta y fluida. Antes de analizar el contenido de la correspondencia mencionada, que nos va a aportar algunas claves para entender por qué mantuvieron «una relación difícil», vamos a ir interrelacionando algunos episodios de sus vidas que nos pueden aportar algunas claves sobre cómo llegaron a esa situación de desencuentro.

Etapa de formación

Julián de Arriaga nació con el siglo en Segovia, en el seno de una familia burgalesa de hidalgos segundones, servidores de la Monarquía, bien en la alta administración territorial como regidores de ciudades castellanas o en el Ejército y la Marina. Siguiendo las huellas de varios tíos, un joven Arriaga

3. Baudot Monroy, M. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754,* Ministerio de Defensa-Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, Madrid, 2013.
4. Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH), leg. 50 «Año de 1766. Varias cartas que tratan de un navío que se intentó hacer en Génova y no tuvo efecto. D. Jorge Juan tuvo esta comisión».

de 17 años, una vez superadas las pruebas de limpieza de sangre para ser admitido en la Orden de San Juan de Jerusalén, marchó a La Valeta en Malta, donde, como joven novicio, recibió una formación castrense, religiosa y marinera, navegando en las escuadras de la Orden, asistiendo un día a la semana a los enfermos de la Sacra Enfermería y otros tres a las clases de navegación, táctica y estrategia naval en la Escuela de Náutica que mantenía la Orden en La Valeta. Finalizado este periodo formativo, a modo de un duro servicio militar que duraba un año, Arriaga juró los votos de obediencia, pobreza y castidad, con lo que se formalizó su ingreso en la Orden y se convirtió en caballero de justicia. Como tal corrió las cuatro «carabanas» de seis meses obligatorias para todo caballero, navegando al servicio de la Marina de la Orden para validar su condición de caballero y conseguir alguna encomienda que le garantizara unos dignos ingresos de por vida.

Las «carabanas» eran campañas de corso en las que los barcos de la Orden perseguían y capturaban corsarios norteafricanos en las aguas y costas del Mediterráneo occidental y constituían un magnífico entrenamiento náutico, táctico y marinero para los jóvenes caballeros[5]. Cumplidas sus obligaciones para con la Orden, Arriaga siguió navegando a su servicio seis años más, hasta 1728.

Y fue durante estos últimos años de su etapa maltesa cuando Arriaga coincidió en La Valeta, la ciudad de los caballeros de Malta, con el niño Jorge Juan, quien, por mediación de su tío, también caballero sanjuanista, había obtenido el privilegio de ser admitido en la Orden en 1725, con 12 años, como uno de los pocos pajes del Gran Maestre Antonio Manoel de Vilhena y no como novicio, con los 17 cumplidos, como era preceptivo. En 1729, con apenas 16 años y sin haber profesado los votos, ni corrido las obligadas «carabanas» para convertirse en caballero de justicia, debido a su edad, Juan abandonó Malta para ingresar al año siguiente como cadete en la Academia gaditana de Guardias Marinas con el propósito de continuar su

5. Sobre la Orden de Malta en el siglo XVIII: Grima J. E., *The Organisation of the Order of St John's in the Eighteenth Century,* Tesis doctoral inédita, Universidad de Malta. Blondy, A. *L'Ordre de Malte aux XVIIIeme siècle. Des dernières splendeurs à la ruine,* Paris, 2002. Sobre su Marina y la actividad corsaria: Dauber, R. L. *Die Marine des Johanniter-Malteser-Ritter-Ordens,* Weishaupt Verlag, Graz, 1989. Fontenay, M. «Les missions des galères de Malte. 1530-1798» en Vergé-Franceschi (Ed.) *Guerre et commerce en Mediterranée: IXeme-XXeme siécles,* Editions Veyrier, 1991, pp. 103-119. Sobre la relación de la Marina maltesa con la Armada española: VV.AA *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval,* Madrid, 23,1994 y Baudot Monroy, M. y García Garralón, M. «La espada y el escudo. El éxito del modelo de gestión de la Marina maltesa y su relación con la Real Armada española del siglo XVIII», en González Enciso, A.: (Ed.) *Un Estado militar. España, 1650-1820,* Actas, Madrid, 2012, pp. 210-252.

formación como marino en la Armada. A pesar de no haber completado su formación como caballero, el Gran Maestre le concedió la encomienda de Aliaga. Como jovencísimo cadete tuvo muy pronto ocasión de embarcarse en los buques de la Armada, participar en varias expediciones de corso, convoyar de Antibes a Livorno la escuadra anglo-española que acompañaba al joven infante D. Carlos a tomar posesión de los ducados toscanos en 1731, intervenir en la campaña para la conquista de Orán de 1732, y en otras varias expediciones navales en el Mediterráneo, iniciadas ya las Guerras de Italia, hasta 1734[6].

Arriaga, en cambio, fue admitido directamente en la Armada con el grado de alférez de fragata en mayo de 1728, sin tener que ingresar previamente en la Academia de Guardias Marinas gracias a la formación náutica y a la amplia experiencia marinera que había adquirido en Malta corriendo las «carabanas» para la Orden. Al año siguiente ya estaba a las órdenes del marqués de Mari en su primera navegación a Indias, convoyando una flota de la Carrera de Indias. Fue éste el primero de los muchos destinos que se sucedieron hasta noviembre de 1751, cuando el doble nombramiento como presidente de la Casa de la Contratación e intendente general de Marina supuso un broche de oro y un reconocimiento a su etapa de marino[7].

En la Armada

Como la mayoría de los marinos de su generación, Arriaga no fue un marino ilustrado en sentido académico, como lo fue Juan. Durante 22 años fue tejiendo su particular *cursus honorum* en la Marina, navegando en distintas escuadras, tanto en aguas mediterráneas como atlánticas, bien patrullando aguas y costas, bien participando en expediciones de guerra, o de corso de Estado, o en bloqueos de puertos y plazas, o escoltando flotas de la Carrera de Indias. Entre 1734 y 1735, durante las campañas de Italia para reconquistar el reino de Nápoles y de Sicilia tiene ocasión de ayudar al comisario

6. Alberola Romá, A. y Die Maculet, R.: «El autor: Jorge Juan Santacilia: marino y científico (perfil biográfico)», http://www.cervantesvirtual.com/portales/jorge_juan_santacilia/ Consulta realizada el 25 de septiembre de 2013. *Breve Noticia de la vida del Excmo. Sr, D. Jorge Juan y Santacilia reducida a los hechos de sus comisiones, obras y virtudes que a instancias de sus apasionados, presenta al público su secretario D. Miguel Sanz, oficial segundo de la Contaduría principal de Marina*. Archivo Museo Naval de Madrid, (AMNM), Ms. 812, doc. 6, f. 36. Este documento contiene una relación de servicios realizada por Jorge Juan en 1752 a petición del Director General de la Armada y remitida al jefe de escuadra Manuel Guirior. En ella Juan enumera los navíos en los que embarcó hasta 1734, la duración de cada embarque y quién ostentaba el mando del navío.
7. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (AGMAB), exp. 620/86.

ordenador de las escuadras españolas destacadas en las costas italianas, Cenón de Somodevilla, sentando la base de una sólida y fructífera relación entre ambos.[8] De hecho, Ensenada, quien también sería nombrado miembro de la Orden de San Juan, siendo ya ministro, le confió el mando de las principales expediciones navales que emprendió durante su ministerio.

Juan compaginó sus primeras campañas navales con los estudios en la Academia, consiguiendo destacar sobre el resto de sus compañeros en Matemáticas y Astronomía, lo que fue decisivo para que, con apenas 21 años, fuera seleccionado junto con su compañero de Academia, Antonio de Ulloa, para participar en la expedición geodésica franco-española para la medición del grado del arco de un meridiano por debajo del Ecuador, embarcándose hacia Sudamérica en 1735, donde permaneció nueve años[9]. En 1746 regresó a España, después de haber sido acogido como miembro por la Academia de las Ciencias francesa, y fue otro marino sanjuanista, el teniente general José Alonso Pizarro, con quien había coincidido durante su estancia en el virreinato del Perú, quien le disuadió de su propósito de ir a Malta a correr las «carabanas» que todavía debía a la Orden, y le introdujo en el círculo de Ensenada. El ministro enseguida reconoció su valía y su potencial y decidió pedir formalmente al Gran Maestre de la Orden la dispensa de la obligación de correr «carabanas» para Juan, sin que perdiera ni la antigüedad, ni los privilegios conseguidos en la Orden. De esta manera, Juan pudo entrar de lleno a formar parte del proyecto de rearme naval de Ensenada, empezando su estrecha colaboración con el ministro con la misión de espionaje naval e industrial en Inglaterra entre 1749 y 1750[10].

Entre 1747 Arriaga también está en Madrid, donde Ensenada le había reclamado para una «comisión del Real Servicio», para entregarle poco después, en 1748, el mando de una escuadra con la misión secreta de destruir el puerto de Argel y su flota corsaria[11]. Durante estos años, en los que Ensenada

8. Baudot Monroy, M.: *La defensa del Imperio…,* pp. 147-152.
9. Sobre la expedición, Lafuente, A. y Mazuecos, A.: *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispano-francesa al virreinato del Perú en el siglo xviii,* Ediciones Serbal y CSIC, Barcelona, 1987. Alberola Romá, A. y Die Maculet, R., «El infatigable hombre de las luces. Viajero, espía e ingeniero» *La Aventura de la Historia,* Dossier Jorge Juan, nº 171, enero 2013, pp. 54-59.
10. AGS, SM, leg. 13/2, exp. 226. Sobre el proyecto global de Ensenada: Gómez Urdáñez, J.L. *El proyecto reformista de Ensenada,* Mileni, Lérida, 1996. Sobre la misión de espionaje: Guillén Tato, J. F.: «Don Jorge Juan y la construcción naval», *Revista General de Marina,* 2, 1943, pp. 361-370. Morales, J. L.: «Jorge Juan en Londres», *Revista General de Marina*, 184, 1973, pp. 663-670. Lafuente A. y Peset, J.L.: «Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748-1751)», en *Mélanges de la Casa de Velázquez,* XVII, (1981), pp. 233-261.
11. Baudot Monroy, M., *La defensa…*, pp. 234 y ss.

pone en pie su gran plan para el fortalecimiento de la Monarquía basado en su proyecto de rearme naval, nuestros protagonistas necesariamente tuvieron que coincidir en las covachuelas de la Secretaría de Marina, donde se estaba diseñando la política naval del ministerio de Ensenada y dando cuerpo al plan de rearme naval que el ministro había presentado a Fernando VI[12] antes de que Juan partiera hacia Londres en su misión de espionaje.

Se puede decir que si Jorge Juan se convirtió en el factótum para las cuestiones científicas, técnicas, tecnológicas y constructivas del proyecto de rearme naval de Ensenada, Arriaga lo fue para el uso del poder naval de la Monarquía, mandando las expediciones que el marqués emprendió durante su ministerio. Cuando dejó de navegar, a finales de 1751, se convirtió en intendente general de Marina y en presidente de la Casa de la Contratación, un doble nombramiento que supuso un reconocimiento a su trayectoria como marino y un voto de confianza a su capacidad de gestión. Desde sus nuevos cargos Arriaga se convirtió en uno de los consejeros de Ensenada para la política colonial en el ámbito caribeño (foco de los principales conflictos con Gran Bretaña que conocía muy bien de su etapa como marino) y en su hombre de confianza para el control interno de la puesta en marcha y del desarrollo de su proyecto naval.

Vemos pues, dos importantes nexos de unión entre Juan y Arriaga: la pertenencia a la Orden de Malta y el hecho de haberse convertido los dos en estrechos colaboradores de Ensenada, compartiendo plenamente su proyecto de rearme y fomento de la Marina y participando activamente en él, dos vínculos que van a condicionar sus vidas.

El desencuentro

La puesta en marcha de la nueva política naval se llevó a cabo de forma algo precipitada e improvisada por las prisas de Ensenada para construir en poco menos que seis años 60 navíos de línea y 24 fragatas, hasta que la flota española alcanzara los 125 buques de distinta tipología, que era el número

12. *Exposición del marqués de la Ensenada a D. Fernando VI al empezar su reinado, año de 1746. Exposición dirigida al rey por el marqués de la Ensenada,* en Aranjuez a 18 de junio de 1747, y *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de Marina,* Aranjuez, 28 de mayo de 1748. Los tres documentos transcritos en: Fernández Duro, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón,* Museo Naval, Madrid, 1973, pp. 370-376.

que él consideraba necesario para la defensa del Imperio, como argumentó en su representación de 1751 a Fernando VI[13].

La improvisación y las prisas pronto generaron un gran caos, un enorme y descontrolado consumo de madera, así como dificultades de toda índole en los arsenales españoles. Para tratar de detectar la causa de los problemas y solucionarlos, y para acelerar el ritmo de la construcción naval, Ensenada envió al intendente Arriaga a Cádiz en el verano de 1752. La situación en el arsenal de La Carraca era especialmente conflictiva por el rechazo que había suscitado la introducción del nuevo método de construcción naval inglés auspiciado por Jorge Juan y la consecuente rivalidad surgida entre los constructores españoles, encabezados por el capitán de la maestranza gaditana, Ciprian Autran, el propio Juan y los constructores ingleses recién llegados, encabezados por Mateo Mullan[14].

Por estas fechas, Juan ya estaba en el apogeo de su actividad como coordinador de la construcción naval en los tres arsenales y como supervisor de las obras de ingeniería de los propios arsenales, así como de varias fábricas para la producción de jarcias, lonas y betunes, para lo cual gozaba de la plena confianza del ministro aunque no hubiera recibido un cargo o nombramiento oficial. Por si fuera poco, Ensenada también le había encomendado la reorganización de la Academia de Guardias Marinas y de sus planes de estudio. Juan era consciente de que para facilitar tan amplia y compleja gestión contaba con todo el apoyo y la confianza de Ensenada. Con tan decisivo respaldo no dudó en ejercer toda su capacidad de influencia con su protector, recurriendo incluso a la demagogia y la crítica a sus compañeros[15], para imponer de una forma dura y arrogante sus criterios sobre los de Autran, tanto en relación con la construcción del arsenal, como en la implantación del nuevo modelo de navío y del sistema constructivo inglés, consiguiendo que Autran quedase apartado de todas las funciones que había ejercido hasta entonces y fuese relevado por Mateo Mullan en la construcción de los nuevos navíos[16].

Arriaga presenciará decepcionado no sólo el comportamiento altivo de un crecido Jorge Juan hacia Ciprian Autran, sino también que las supuestas mejoras técnicas aportadas por Juan para el arsenal tampoco eran la panacea, pues el marino, en vez de sumar capacidades y asumir las experiencias de

13. Fernández Duro, C., *Armada española…,* «Exposición de Ensenada de 1751…», p. 379. Ozanam, D., «Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)», *Cuadernos de investigación histórica,* 4, 1980, pp. 67-124.
14. Quintero González, J., *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776),* Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, p. 270.
15. *Ibid*., p. 257.
16. Quintero González, J.: *La Carraca…,* pp. 131-133, 251-259.

Autran, cometió el error de menospreciar su probada capacidad y sus advertencias, fracasando en su propósito[17].

Es comprensible que Juan por aquellos años tuviera asumida su innegable brillantez y su superior formación intelectual, académica y científica, a las que añadía la amplitud de horizontes que aportan los viajes y el conocimiento de otras lenguas, atributos a los que sumaba el reconocimiento de las máximas autoridades científicas internacionales, y que tales convicciones sobre su mérito y gran valía se reflejaran en su carácter. Esa sensación de superioridad intelectual con respecto a su entorno cotidiano y a sus compañeros se trasladaba a su comportamiento, como se refleja en las siguientes palabras, algo despectivas sobre sus camaradas de armas, escritas confidencialmente a su amigo Miguel Múzquiz, lamentándose justificadamente por echar de menos su biblioteca para confeccionar los dictámenes que le pedían frecuentemente: «si yo no necesitara sino una ballestilla, una carta y un compás como necesitan los más de los oficiales…» Sin duda era excesivo atribuir a todos los oficiales del Cuerpo General en bloque una injustificada incultura[18].

Si a esta peculiaridad de su carácter añadimos que Juan estaba en la cumbre de su poder efectivo, que contaba con el total respaldo de Ensenada y que tenía libertad para tomar decisiones, es comprensible que se sintiera crecido. Como también, que estuviera abrumado por la responsabilidad que había asumido y algo desbordado por la cantidad de variados y complicados asuntos que Ensenada le había confiado, por las resistencias a los cambios que trataba de introducir y por las dificultades organizativas que estos conllevaban. En cualquier caso, en esa actuación altiva, despectiva y poco respetuosa de Juan con el jefe de maestranza, un constructor naval de tan probada solvencia como era Autran, que fue destituido por sus discrepancias con Juan, está el origen de su desencuentro con Arriaga.

Además de estas cuestiones personales, cuando se empezaron a botar los primeros buques experimentales construidos según los planos elaborados por los constructores que Juan había traído de Inglaterra,[19] con las nuevas técnicas de construcción inglesas, Arriaga fue testigo directo de los problemas presentados por los navíos y las fragatas ya desde las primeras navegaciones, porque los marinos encargados de probarlos les informaban en primer lugar al director general de la Armada, el marqués de la Victoria y a él, en su

17. *Ibid*., p. 133 y ss.
18. AGS, SSH, leg. 50.
19. García-Torralba Pérez, E.: «Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval: el sistema inglés (1)» *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, 2013, pp. 273-296.

calidad de intendente general de Marina. Se hizo evidente que había fallos tanto en el nuevo modelo introducido, como en el proceso de la fabricación y en las técnicas utilizadas importadas por los constructores ingleses. La situación motivó la creación en 1752 de una Junta de Construcción en la Secretaría de Marina a la que fueron convocados los constructores ingleses y Jorge Juan, pero no Autran. En ella se determinaron algunas correcciones y se definió el modelo de navío[20].

Posteriormente, siendo ya ministro Arriaga, y ante una situación que se agravaba por momentos por las numerosas quejas presentadas por los marinos, ya que los buques sufrían un gran quebranto y hacían aguas por todas partes, una de las primeras medidas de Arriaga fue ordenar al marqués de la Victoria la creación de una Junta de expertos, a la que también fueron convocados Juan y Autran, para evaluar los problemas y proponer soluciones. La junta estuvo activa varios años, mientras se iban asimilando los resultados de los cambios que se fueron introduciendo en los sucesivos modelos de navío y en los sistemas de construcción para tratar de solventar los fallos. Los dictámenes emitidos por los miembros de la junta apoyaron las decisiones del ministro Arriaga de dar marcha atrás en algunas de las innovaciones introducidas por Juan en la construcción naval. Estas decisiones se han interpretado como represalias personales de Arriaga contra su compañero, olvidando que ambos compartían el mismo proyecto y sin tener en cuenta que poseían una justificación técnica, organizativa o económica y que estaban avaladas por los dictámenes individuales emitidos por cada uno de los miembros de la junta de expertos o, en las cuestiones económicas, por la Contaduría de Marina. Porque no podemos olvidar que el proyecto de rearme también supuso un enorme gasto que fue muy difícil de controlar en los primeros años. Concretamente, los navíos construidos según el método inglés salieron carísimos por las posteriores modificaciones que se les hicieron y las frecuentes reparaciones y recorridas del casco que necesitaron[21].

Así pues, al desencuentro entre ambos marinos que se había producido en Cádiz en 1752, hay que añadir a partir de 1754, ya en la etapa ministerial de Arriaga, una profunda discrepancia entre ambos sobre muchos puntos del sistema de construcción naval inglés, del que Arriaga desestimó algunas innovaciones técnicas, alineándose con las tesis de la mayoría de los miembros

20. *Ibid*.. Quintero González, J.: *La Carraca…,* p. 270-271.

21. Las resoluciones de la junta convocada en 1754 en Cádiz las analiza Quintero González, J.: *La Carraca…,* pp. 272-279. Para profundizar en las evaluaciones técnicas de las fragatas construidas según el sistema inglés: García Torralba, E. *Las fragatas de vela de la Armada española, 1600-1850. Su evolución técnica,* Madrid, mayo 2013, spanishnavalhistory.blogspot.com.es p. 220 y ss. Consulta realizada el 30 de septiembre de 2013.

de la junta, partidarios de recuperar muchas de las características del sistema de construcción tradicional español. Lo que explica que ordenara que se volvieran a construir «a la española» muchos de los elementos estimados defectuosos en el sistema «a la inglesa»[22].

Finalmente, hay una cuestión más que ayuda a comprender el enfrentamiento entre ambos marinos. Junto con la decisión de apartar a Juan de la coordinación del proyecto de rearme, otra de las decisiones de Arriaga, cuando asumió la Secretaría de Marina, fue la de volver a contar con Ciprian Autran para la construcción naval en el departamento gaditano, convocándole a la junta de expertos de octubre de 1754[23]. Esta decisión, unida a las sucesivas órdenes de dar marcha atrás en algunas técnicas constructivas inglesas, fueron un duro golpe para el orgullo de Juan y para su prestigio como constructor naval y no debieron resultarle fáciles de asumir. De hecho, a pesar de la evidencia de las pruebas de navegación efectuadas por los marinos y de todos los dictámenes de la junta de expertos, Juan no aceptó ni las evidencias ni las resoluciones de la junta y se mantuvo fiel a su idea de que el sistema inglés era el mejor, argumentando que la causa de todos los defectos detectados en los navíos era el empleo de maderas no curadas[24].

El distanciamiento

Arriaga llegó a la Secretaría de Marina en julio de 1754, tras la caída de Ensenada, fruto de una campaña de desprestigio y de presión a Fernando VI, al que amenazaron con una guerra[25]. La campaña estuvo astutamente dirigida por el embajador británico Benjamin Keene y fue llevada a cabo por el duque de Huéscar y el secretario de Estado Ricardo Wall para frenar el proyecto de fomento naval de Ensenada, que preocupaba a Inglaterra. Para consolidar el golpe de mano y controlar la política naval, Wall intentó hacerse con el control de la Armada, pero el rey desbarató su plan, nombrando personalmente a Arriaga para sustituir a Ensenada porque conocía su trayectoria como marino. Wall trató de presionar a Fernando VI renunciando a la cartera de Indias, que también ostentaba, pensando que el rey se la cambiaría por la de Marina,

22. Quintero González, J.: *La Carraca…,* pp. 349-353. García Torralba, E.: «Las líneas maestras…» p. 291.
23. García-Torralba comenta profusamente el informe emitido por Autran con motivo de la junta, comparando detalladamente las diferencias entre los dos sistemas constructivos y analizando los problemas del sistema inglés. «Las líneas maestras…», pp. 285-288.
24. Quintero González, J.: *La Carraca…,* pp. 270-286.
25. Téllez Alarcia, D.: *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2008, pp. 171-192.

pero el monarca se mantuvo en sus trece y no sólo no cedió, sino que entregó a Arriaga también la cartera de Indias[26].

Entonces, Wall, para asegurarse de que no se construirían más barcos (de lo que más tarde, consumada la exoneración de Ensenada, se jactaría el embajador Benjamin Keene en tono triunfante en una carta a su superior, Robinson)[27], propició junto con el secretario de Hacienda, conde de Valparaíso, una política de control y reducción del gasto público, decretando que en adelante sólo se entregaría a la Armada una consignación anual para cubrir todos los gastos de mantenimiento de cada departamento, basada en un presupuesto presentado previamente. Cualquier gasto extraordinario, como los variados y numerosos asientos de todo tipo de recursos para la construcción naval y de los arsenales, tendrían que ser fiscalizados y aprobados por el secretario de Hacienda y por él mismo. De este modo, controlando el gasto por un lado y reduciendo el presupuesto de la Secretaría de Marina, Wall consiguió frenar, que no parar, el proyecto de fomento naval diseñado por Ensenada. Los presupuestos presentados por la Secretaría de Marina en los siguientes años no contemplaron la totalidad del gasto previsto, al ser muchas partidas imprevisibles o difíciles de calcular con antelación, y, en consecuencia, las consignaciones pagadas a los departamentos marítimos se quedaron cortas. Así mismo, el importe de las consignaciones se fue reduciendo progresivamente entre 1755 y 1759, obligando a Arriaga a establecer prioridades a la hora de distribuir el presupuesto disponible. En este sentido, dio preferencia a la construcción de los arsenales con sus diques de carenar sobre el incremento de la flota[28].

A pesar de la repentina reducción de la financiación, Arriaga, demostrando tener más visión política y estratégica que Wall, decidió continuar el proyecto de rearme adaptándolo a la nueva situación financiera, lo que, inevitablemente, supuso una ralentización en el ritmo de botar navíos. De entrada, su prioridad fue terminar los barcos que se estaban fabricando, porque para reducir gastos hubo que despedir mucha maestranza, y durante los años siguientes apenas se pudieron poner quillas nuevas en las gradas de

26. Baudot Monroy, M., *La defensa…,* pp. 421-426.
27. Coxe, G.: *España bajo el reinado de la Casa de Borbón, desde1700 en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1788,* Madrid, 1846, 4 vols., vol. 3, p. 418.
28. Merino Navarro, J. P.: *La Armada española en el siglo xviii,* Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, pp. 155-156 y 169, cuadro VII. Valdez-Bubnov, I.: *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos xvi-xvii),* UNAM e Iberoamericana, México, 2011, p. 307. Baudot Monroy, M.: *La defensa…,* p.423-425.

los arsenales peninsulares[29]. De hecho, cuando a lo largo de 1756 se fueron botando los últimos navíos que quedaban en las gradas de Ferrol y las últimas fragatas en las gradas de La Carraca, Arriaga ordenó a los intendentes de Marina de los tres departamentos marítimos poner quilla para construir solo un navío anual en sus respectivos arsenales durante los próximos cuatro años, contando para ello con los excedentes de maderas que tenían cortadas y con las maderas cubanas que había pedido al intendente de Marina de La Habana, Lorenzo Montalvo, y que ordenó pagar al virrey de Nueva España[30].

Arriaga no se resignó al frenazo impuesto por Wall y consiguió solventar la falta de dinero trasladando a partir de 1755 gran parte de la nueva construcción al astillero de La Habana, en contra de la opinión de Juan, que tenía muy mal criterio de los constructores navales de la isla y no vio o no valoró las importantes ventajas que ofrecía La Habana en aquellos momentos para poder continuar con su política expansiva: la construcción naval quedaba fuera del control de Wall; la isla disponía en abundancia de maderas de la mejor calidad para la construcción naval (que ya empezaban a escasear en la península, dado que los montes peninsulares por aquellos años ya presentaban alarmantes signos de deforestación por las talas masivas efectuadas entre 1746 y 1754); y, fundamentalmente, porque todos los gastos de mantenimiento de las escuadras destacadas en el Seno mexicano y en el ámbito caribeño, así como los de la construcción en el astillero cubano, corrían por cuenta del virreinato mexicano[31].

No obstante, Arriaga tuvo en cuenta las críticas de Juan y para asegurar la calidad constructiva de los nuevos navíos cubanos, pidió a Juan el dibujo de un plano y unas instrucciones de construcción detalladas del prototipo de navío de 68 cañones que se estaba construyendo en la península, incluyendo las más recientes rectificaciones técnicas introducidas, y envió todo el material al constructor de La Habana, Juan de Acosta[32].

29. AGS, SM, leg. 326. Al intendente de Cádiz, 27 de enero de 1756. Orden para paralizar la construcción de nuevos navíos en La Carraca a excepción del que estaba a medias. Igualmente se ordenó extremar el control del gasto ciñéndose a la consignación anual.
30. AGS, SM, leg. 324, Madrid 4 de febrero de 1755 y Madrid, 24 de octubre de 1755, Arriaga a Juan Gerbaut. *Ibid*., Madrid, 4 de febrero de 1755, Arriaga a Francisco Barrero. *Ibid*., leg. 326, Madrid, 4 de agosto de 1756, 3 de noviembre de 1756, Arriaga a Antonio Perea. *Ibid*., leg, 327, Madrid 28 de enero de 1757, Arriaga al marqués de las Amarillas, virrey de Nueva España: «EL rey manda que V.E. facilite en La Habana, al comisario ordenador, D. Lorenzo Montalvo, los caudales que necesita para remesa de maderas de construcción que para servicio del rey en estos reinos se le ha pedido».
31. Baudot Monroy, M.: «Barcos para el rey: Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval, 1754-1759», en García Hurtado, M-R.: *La Armada española en el siglo xviii. Ciencia, hombres y barcos,* Sílex, Madrid, 2012, pp.297-328.
32. Baudot Monroy, M. *La defensa…,* p. 379.

Si bien es cierto que una de las primeras medidas de Arriaga, después de su nombramiento como secretario de Marina en julio de 1754, fue apartar a Juan de la coordinación del proyecto de rearme, quitándole los plenos poderes de actuación que Ensenada le había otorgado, al enviarlo repentinamente a Cádiz para «hacerse cargo de su compañía», cuando se encontraba revisando las obras del arsenal de Cartagena[33], también lo es que siguió contando con él para las mismas tareas, aunque sin otorgarle poder de decisión alguno. En este sentido, le envió continuamente a inspeccionar las obras de los arsenales y le nombró miembro de muchas de las juntas consultivas que creó, y no sólo para cuestiones técnicas, sino también para otras, como en el caso de su nombramiento para formar parte de la junta de generales encargados del consejo de guerra que debía juzgar a los responsables de la caída de La Habana. También le pidió continuamente dictámenes e informes no sólo sobre cuestiones científicas y técnicas, sino de toda índole, como la evaluación de un incendio declarado en la minas de Almadén, o sobre la posibilidad de extraer del fondo del puerto de La Habana tres de los navíos hundidos durante el ataque inglés de 1762[34]. En la correspondencia de la Secretaría de Marina se encuentra con cierta frecuencia escrito por Arriaga en los márgenes de los documentos: «A D. Jorge, para que dé su dictamen» o «A D. Jorge para que informe».

Sin embargo, el orgullo de Don Jorge estaba herido por su fulminante destitución como coordinador de la construcción naval y por el desprestigio que suponía el cuestionamiento de las reformas técnicas que había introducido y la marcha atrás en muchas de ellas, ordenada por Arriaga. Por eso, aunque siempre cumplió puntualmente con todo lo que le pidió el ministro, con el tiempo no valoró estas consultas de su superior como una prueba de confianza y reconocimiento de su valía, sentenciando que eran «como una vieja rutina»[35].

Esta cercana relación profesional entre ambos y la continua solicitud de informes obligaban a Juan a viajar continuamente cuando se le pedía que inspeccionara las obras en los arsenales y a permanecer durante largos periodos en Madrid colaborando en las distintas juntas consultivas. Las largas

33. AMNM, Ms.2139, doc. 8. Arriaga a Juan, Madrid, 17 de agosto de 1754.
34. Archivo General de Indias, (AGI), Indiferente General, leg. 1631. El legajo contiene muchos de los dictámenes e informes redactados por Jorge Juan a petición de Arriaga. M. M. Martínez Almira ha transcrito algunos de ellos en su libro: *Jorge Juan y las Ciencias. Bajo el signo de la Monarquía ilustrada,* (Ed.) Manuel Gil Navarro, Alicante, 2002, apéndice documental, pp.152-187.
35. AGS, SSH, leg. 50. AMNM, Ms. 812, docs. 9 ½ y 11, ff. 47-53. «Sobre la extracción de los navíos del fondo del puerto de La Habana».

ausencias de Cádiz, donde tenía su casa y su biblioteca, con el tiempo se le fueron haciendo muy cuesta arriba. En septiembre de 1766, en una de las cartas que escribió a Múzquiz le confesó que llevaba siete años y medio ausente de Cádiz. Por este motivo, para poder trasladar oficialmente su residencia a Madrid, donde su presencia era requerida continuamente, a principio de la década de los sesenta, solicitó una plaza en el Consejo de Guerra, que le fue denegada. La negativa alimentó su amargura: «pero ya he visto que ni mis méritos alcanzan para lograrlo»[36].

El proyecto de rearme de Carlos III

Con la llegada a España de Carlos III la política naval cambia drásticamente, porque el rey viene decidido a entrar en guerra contra los ingleses. De hecho durante 1759, el «año sin rey», había pedido a Wall en varias ocasiones estados de las fuerzas navales e informes de la situación defensiva de las Indias. Fue Arriaga quien redactó los informes que Wall transmitió al futuro rey[37]. En uno de ellos exponía que la única defensa posible para las Indias era mediante el envío de «navíos, navíos y más navíos, que son fortalezas volantes que van por todas partes y llevan lo que necesitan para sí y lo que urge en el paraje donde se encaminan». La frase es una magnífica síntesis de cómo entendía él la única defensa posible de un territorio tan extenso y poco poblado, basándose en su propia experiencia y resume claramente la política naval que le hubiera gustado llevar a cabo desde el principio de su ministerio si hubiera contado con el apoyo de Wall y con la suficiente financiación, como le ocurrió a Ensenada. El carácter ofensivo que implicaba el uso del poder naval mediante la táctica disuasoria de la continua presencia de buques de la Armada patrullando las aguas atlánticas y mediterráneas, debía ir acompañado de una consecuente y controlada política de fomento de la construcción naval, que, en definitiva, era por lo que estaba clamando Arriaga en su informe[38].

En este sentido, Carlos III no sólo aprobó la tímida continuación por parte de Arriaga del proyecto de rearme de Ensenada, su decisión de construir en La Habana y su iniciativa de traer maderas cubanas a la península para preservar los montes hispanos, sino que le ordenó duplicar el número de

36. AGS, SSH, leg. 50, Jorge Juan a Miguel Múzquiz, s.f.
37. AGS, Estado, leg. 6090. Arriaga a Wall, 2 de abril de 1759. «Nota de los navíos y fragatas que se hallan enteramente armados en los tres departamentos», 2 de abril de 1759. «Nota de la distribución hecha para el resguardo de las costas de los navíos y fragatas armadas», s. f., pero de abril-mayo de 1759. Arriaga a Wall, 14 de mayo de 1759.
38. *Ibid*., Arriaga a Wall, 2 de abril de 1759.

navíos cuya construcción anual había pactado con Juan Montalvo y Juan de Acosta en La Habana. Y así se hizo. Lamentablemente el fruto de este primer impulso se perdió en la toma de La Habana en 1762, ya que el objetivo prioritario de los ingleses fue la destrucción de la escuadra que se hallaba en el puerto y de los buques que se estaban fabricando en el astillero habanero[39].

A partir de 1763, después de la firma del Tratado de Paz de Paris y del cese de Wall[40], su sucesor, el duque de Grimaldi, y el secretario de Estado francés, el duque de Choiseul, ponen en marcha un nuevo plan de rearme naval con la intención de igualar entre ambas potencias en número de navíos de guerra a su rival, Gran Bretaña, que ya se había convertido en la primera potencia naval europea, y poderse enfrentar, por lo menos en igualdad de condiciones, a su enemigo en una próxima confrontación que ya empezaron a preparar[41].

Arriaga se había mostrado partidario de la política de los asientos frente a la de la administración directa para cuestiones relacionadas con la construcción naval porque, según él, facilitaba el control del gasto y permitía detectar y atajar anticipadamente muchos de los fraudes y abusos tan habituales cuando los pagos corrían por cuenta de la Real Hacienda[42]. En este sentido, Carlos III también aprobó que se construyeran buques por asiento con contratistas particulares, además de por administración directa, en los arsenales peninsulares y en el de La Habana, encargando a su secretario de Hacienda, el marqués de Esquilache, la negociación de muchas de las contratas con los asentistas, sobre todo con los italianos[43].

A pesar de estos impulsos, la construcción naval progresó lentamente entre 1763 y 1765 por la situación política y por los problemas financieros que ocasionó la reorganización de la Real Hacienda[44]. Uno de los frutos de la colaboración franco-española fue la llegada a España en 1765 del ingeniero naval François Gautier para dar impulso al fomento constructivo haciéndose

39. Parcero Torre, C.: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773),* Junta de Castilla y León, Valladolid, 1998, pp. 187-189.
40. Kuethe A.J. y Blaisdl, L.: «The Squilache government and the reforms of Charles III in Cuba», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas,* 19, 1983, pp. 118-136,
41. Scott, H. M.: «The importance of Bourbon Naval Reconstruction to the Strategy of Choiseul after the Seven Years War», *The international History Review,* 1, 1979, pp. 16-35. Marley, D. F.: «A Fearful Gift. The Spanish naval build-up in the West-Indies, 1759-1762», *The Mariner's Mirror,* 80, 1994, pp. 403-417. Vergé-Franceschi, M.: *La Marine française au XVIIIe. siêcle,* Sedes, Paris, 1996, pp. 141-153. Valdez-Bubnov, I.: *Poder naval..,* pp. 314-315.
42. AGS, SM, leg. 742, Cádiz, 5 de septiembre de 1752. Arriaga a Alonso Pérez Delgado.
43. Valdez-Bubnov, I.: *Poder Naval…,* pp. 310-311.
44. Torres Sánchez, R. *La llave de todos los tesoros. La tesorería general de Carlos III,* Sílex, Madrid, 2012, pp. 127 y ss.

cargo de la dirección de la construcción naval, decisión que no compartieron ni Arriaga ni Juan[45].

En 1766 Carlos III ordenó a Arriaga la construcción de 12 nuevos navíos de línea de gran porte por administración directa, que el secretario de Marina vuelve a encargar al arsenal de La Habana sin comentarle nada a Juan porque conoce su oposición. Cuando unas semanas más tarde Juan tuvo noticias del encargo del rey por su amigo Miguel Múzquiz, secretario de Hacienda que había sustituido a Esquilache, reiteró sus críticas a la cualificación de los constructores habaneros, haciendo hincapié en su incapacidad para interpretar los planos: «celebro mucho que el rey haya mandado al bailío hacer los 12 navíos, pero no puedo dejar de decirle a v.m. que es una lástima el modo como se construyen en La Habana, por hombres que no saben lo que es un plano»[46]. Buena prueba de que Arriaga sí tenía en cuenta la opinión de Juan es que también en esta ocasión se curará en salud y enviará a La Habana a Mateo Mullan, el constructor inglés asentado en La Carraca desde 1751, cuya labor conocía bien, con el encargo de dirigir el proyecto[47].

La venganza

En el verano de 1766, entre los papeles del depuesto Esquilache, su sucesor en la Secretaría de Hacienda, Miguel Múzquiz, encontró una contrata a medio negociar con la Compañía Guipuzcoana para fabricar en Pasajes un navío de 70 cañones para la Armada. Como Múzquiz no tenía ni idea de construcción naval ni ninguna sintonía con Arriaga, recurrió a su amigo Juan, que por aquellas fechas estaba en Madrid preparando un nuevo viaje de inspección a Cartagena y a Cádiz por indicación de Arriaga[48].

Juan se sintió halagado, valorado y entusiasmado porque se volviera a contar con él para la construcción naval, aunque fuera de forma indirecta: «aunque he estado durmiendo años, he despertado con los ánimos de v.m., que puede mandar cuanto guste»[49]. Y también vio una ocasión más para demostrar su entrega y su lealtad al rey («de cualquier suerte que sea, el amor de la patria me llena de deseos de ser útil»), en una cuestión relacionada con la construcción naval, que tantos sinsabores le había deparado.

45. Sánchez Carrión, J. M.: *De constructores a ingenieros de Marina. Salto tecnológico impulsado por Francisco Gautier,* Fondo editorial de Ingeniería naval, 2013.
46. AGS, SSH, leg. 50, Cartagena, 21 de octubre 1766, Jorge Juan a Miguel Múzquiz.
47. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Cádiz, 18 de noviembre de 1766. AGS, SM, leg. 336, Mullan a Arriaga, La Carraca, 12 de diciembre de 1766. Quintero González, J.: *La Carraca…,* p.279-281.
48. *Ibid*., Juan a Múzquiz, s. f.
49. *Ibid*.

Y, naturalmente, no se le escapó que al amparo de Múzquiz se le brindaba la posibilidad de poner en marcha su propio proyecto sin contar con Arriaga, ya que, a pesar de que Múzquiz sólo le había pedido que evaluara la oferta de la Guipuzcoana y de que sabía que su amigo no quería mezclarse «con las cosas del Bailío», lo que según Juan podía «remediarse», dejándose llevar por el deseo de volver a jugar un papel protagonista en la construcción naval, sugirió a su amigo que tratara de convencer al monarca para que los doce navíos que había encargado a Arriaga, en lugar de en La Habana se construyeran en Esteiro, las gradas junto el arsenal de Ferrol: «después se me ha ofrecido un pensamiento que creeré sea más seguro para lograr muchos navíos, y es que los construyamos en Ferrol (…) donde tenemos gradas para construir 12 navíos de un golpe». Para hacer comprensible su propuesta, Juan explicó a su amigo que ya se había hecho antes, en 1752, cuando se pusieron doce quillas a un tiempo; es decir, Juan pretendía reproducir la que había sido su época dorada como coordinador del proyecto de rearme de Ensenada. El plan que expuso a Múzquiz consistía en mandar cortar las maderas en los bosques de Navarra y del Pirineo, en «tomar el todo por contrata» y en que Múzquiz «tomara el sitio de Esteiro por su cuenta», para «construir los navíos sin que nadie tenga más intervención que v.m. solo». Es decir, le estaba proponiendo que tomase bajo su potestad como secretario de Hacienda un arsenal que estaba bajo la jurisdicción de la Armada, obviando a Arriaga, el titular de la cartera de Marina, para que él pudiera llevar a cabo su propio proyecto de rearme fuera del control de la Marina. Pero su impetuosa reacción le llevó aún más lejos, ya que a continuación le escribe que va a buscar en Cádiz algún comerciante «que quiera hacer contrata (…) para hacer allí otros seis navíos de 70 y 80»[50].

Múzquiz se dejó convencer por el entusiasmo de su amigo y presentó la descabellada propuesta a Carlos III, quien la remitió a Arriaga, causando a Juan una gran decepción la falta de apoyo del rey a su plan y a su persona, aunque prefirió disfrazarla con críticas a Arriaga: «pocos sucesos espero por sus lentitudes». No obstante, le sugirió a Múzquiz que para tener más credibilidad ante Arriaga cuando le expusiera el plan, siguiendo las instrucciones del rey, le dijera que iba avalado por él. Pero, como lo que Jorge Juan en realidad quería era evitar a Arriaga para poder dirigir personalmente su proyecto, sobre la marcha cambió de opinión: «pero considerando sus celos y la ninguna utilidad que con tal apoyo se ganará, me parece que v.m. le proponga la cosa como suya propia».

50. *Ibid*.

A Juan en aquellos momentos le convenía quedarse en la Corte para apoyar sus propuestas, por lo que pidió a Múzquiz que tratara de convencer a Arriaga para que suspendiese su viaje a Cartagena sin que sospechase nada de lo que se traían entre manos, para lo que no dudó en manipular a su amigo, diciéndole cómo tenía que actuar: «lo mejor fuera que v.m. hablase luego al rey, y si éste le remite al Bailío trate v.m. también con él, preguntándole si será o no necesario valerse de mí para algo». Y para no dejar en el aire la contrata gaditana, también le dice que «puede añadir que debía hacerse un asiento en Cádiz».

Durante unos días Múzquiz debió dudar qué hacer, y para convencerle Juan volvió a afear la decisión de Arriaga de construir los navíos en La Habana, recurriendo a su argumento en contra de los constructores cubanos: «es una lástima el modo cómo construyen en La Habana, por hombres que no saben lo que es un plano, yo se lo dije con prevención al bailío, pero no quiso creerme». También le manifestó su contrariedad contra Arriaga, focalizando en él su crispación («el trato con el bailío no es nada agradable») y agudizando sus críticas directas a Arriaga para animar a su amigo a asumir su propuesta: «todo lo que falta es gana, dinero y eficacia, no le falta a v.m. nada de ello, pero no sucede lo propio a todos»[51]. Eso sí, temeroso de que sus cartas con las veladas críticas a la falta de apoyo del rey a su proyecto y los más que afilados comentarios peyorativos sobre Arriaga, cayeran en manos no deseadas, le pidió que las destruyera: «este papel es solo para v.m. y lo mejor fuese romperlo después de leído»[52].

Carlos III no quiso obviar a su ministro de Marina en quien, pese a sus lentitudes, confiaba más que en Jorge Juan para las cuestiones de construcción naval; y rechazó la propuesta de Juan, alegando la imposibilidad de conseguir las maderas en la península y el hecho de encontrarla precipitada y confusa, como reconoció el propio Juan cuando su amigo le informó de la decisión del rey: «no hay duda que para otros que no han cursado la profesión es laberinto mi proposición». Aunque negó la mayor con respecto a la madera: «no dudo la preocupación en asunto del corte de las maderas hecho anteriormente, pero este daño sigue y seguirá eternamente»[53].

Finalmente, la oferta de la Guipuzcoana fue rechazada por Arriaga. En cambio, el rey pidió a Múzquiz que volviera a negociar otra contrata para fabricar en Génova dos navíos de 64 cañones con unos constructores genoveses con los que Arriaga había estado negociando para finalmente rechazar

51. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Madrid, 7 de octubre de 1766.
52. *Ibid*., Juan a Múzquiz, s. f.
53. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Madrid, 16 de septiembre de 1766.

la oferta[54]. Por este motivo, y para evitar que Arriaga se molestara por la intromisión en sus asuntos, el rey pidió a Múzquiz «que sin decir palabra al bailío se entendiera con Juan» como asesor y que enviara a Génova a un constructor naval y a un oficial de la Armada para supervisar la fábrica de los navíos si llegaba a un acuerdo con los genoveses, simulando que los enviaba a Nápoles a inspeccionar los bosques para seleccionar maderas para la construcción naval como se había hecho en otras ocasiones, evitando con este engaño que Arriaga se enterara[55].

En esta ocasión, sin embargo, a Juan no le produjo ningún entusiasmo la petición de colaboración de su amigo Múzquiz y, aunque no le negó su ayuda, de entrada le sugirió delegar en «alguien de Cartagena» la redacción de la contrata, el dibujo del plano y la selección del oficial y del constructor encargados de supervisar la construcción de los navíos en Génova. La disculpa a la que recurrió fue su inminente viaje a Cartagena y Cádiz: «esto pide tiempo, no es para alguien que está con el pie en el estribo, y esperar que yo le envíe a v.m. todo esto desde Cádiz quizás será largo»[56].

Tampoco Múzquiz se daba fácilmente por vencido e insistió a Juan, quien finalmente aceptó ocuparse de la cuestión de los navíos genoveses, porque «con ello excusaremos que por ahora sepa nada el bailío», no sin advertir a su amigo: «no puedo persuadirme a que deje de oler algo cuando lleguemos a nombrar al oficial y al constructor, por más que se disfrace de enviarlos a Nápoles»[57]. Tampoco dejó de advertirle que no le gustaba nada la idea de construir en Génova, argumentando que «construyen a la francesa», o que «su interés es hacerlo todo barato y por consiguiente malo», o que «han construido siempre demasiado sencillo y nada fuerte»[58]. A Juan realmente le preocupaba mucho la idea de actuar a espaldas de su superior, con el que mantenía la tensa relación que estamos viendo, por el precedente de las represalias sufridas. Así que insistió a Múzquiz en que le informase: «conviene que sepa el todo el Bailío porque al fin lo ha de descubrir, si no ahora, después, o cuando vengan los navíos, y así me parece que es mejor le declare v.m. que tiene esta comisión y que piensa darme orden para nombrar a los sujetos, valiéndose al mismo tiempo de mí, pues con ello saldremos de dificultades»[59].

54. Valdez-Bubnov, I.: *Poder naval…,* p. 311.
55. AGS, SSH, leg. 50, Múzquiz a Juan, 16 septiembre 1766.
56. AGS, SSH, leg. 50, Jorge Juan a Múzquiz, Madrid, 13 de septiembre de 1766.
57. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Madrid, 18 de septiembre de 1766.
58. *Ibid*., Juan a Múzquiz, 13 de septiembre de 1766.
59. *Ibid*., Cádiz, 11 de noviembre de 1766, Juan a Múzquiz.

Unos días después de haber aceptado muy a regañadientes el encargo de redactar las contratas, envío dos detallados borradores con las instrucciones para la negociación con los genoveses para fabricar los dos navíos. Recomendaba no pagar más de 160.000 pesos por cada uno, teniendo que dar el contratista la correspondiente fianza para las cantidades que se le fueran adelantando antes de la entrega de los buques. Los pagos deberían efectuarse de la siguiente manera: 50.000 pesos a la firma del contrato, otros 50.000 pesos cuando se hubiera botado el navío con éxito, y los 60.000 pesos restantes una vez realizada la entrega de cada navío completamente aparejado. El plazo de entrega lo previó para julio de 1768. Juan también se comprometió a realizar el dibujo del plano y el de las plantillas para la corta y labra de las maderas cuando se firmara la contrata[60].

Juan finalmente partió hacia Cartagena. Al día siguiente de su llegada escribió a su amigo relatándole con sentido y justificado orgullo la gran admiración que el arsenal había causado a Villadarias, un ilustre visitante, a quien había podido acompañar durante su visita: «¡pues no hay alhaja igual en Europa!»[61].

La noticia de que los genoveses, en principio, aceptaban las condiciones de su contrata le llegó a Juan cuando acababa de llegar a Cádiz. A esas alturas Múzquiz ya se había dado cuenta de lo difícil que iba a ser mantener el engaño frente a Arriaga y pidió consejo a Juan sobre «de qué pretexto nos hemos de valer para sacar a Arriaga los dos sujetos que v.m. elija». En este punto Juan volvió a intentar convencer a Múzquiz para que le dijera la verdad a Arriaga: «para nombrarlos conviene que sepa el todo el Bailío, porque al fin lo ha de descubrir».

La posibilidad de hacer la contrata en Cádiz para construir otros seis navíos había quedado en el aire, pero Juan no había desistido de su idea y cuando llegó a Cádiz buscó y encontró un comerciante interesado en la contrata. Para que Arriaga no la echara atrás, involucró al intendente de Marina, Juan Gerbaut, a quien manipuló para que se la presentara él mismo al ministro como cosa propia y avisó a Múzquiz del engaño: «he inducido al intendente a que haga él mismo la contrata y se la presente al bailío», avisando a su

60. *Ibid*., «Condiciones con que se debe hacer la contrata para fabricar en Génova un navío de 64 cañones».

61. En su carta Juan menciona que Villadarias había llegado un día antes que él a Cartagena. Durante la visita este personaje le comentó cuánto le gustaría a Carlos III visitar el arsenal. *Ibid*., Cartagena, 10 de octubre de 1766, Juan a Múzquiz.

amigo para «que cuide de que el bailío entre en ello y de que no sea sólo un navío el que se haga a la vez, sino si no dos o tres»[62].

Es en este momento cuando Arriaga decide enviar a La Habana a Mateo Mullan, el constructor de La Carraca, en quien confiaba porque lo había visto trabajar durante sus años como intendente de Marina en Cádiz[63]. Esta decisión motivó la ruptura del trato por parte del contratista gaditano, que había puesto como condición que Mullan dirigiese la construcción de los navíos. Teniendo en cuenta que la relación entre Arriaga y Gerbaut venía de muy lejos, de cuando ambos compañeros de armas habían navegado y patrullado juntos en el Caribe durante la Guerra de la Oreja de Jenkins entre 1740 y 1745, que lo había nombrado intendente general de Marina en agosto de 1754 cuando partió hacia Madrid para hacerse cargo de la cartera de Marina y que desde entonces Gerbaut se había convertido en su mano derecha en Cádiz, la inmediata reacción de Arriaga es más que probable que se debiera a una información de Gerbaut a su benefactor de lo que Juan se traía entre manos. De modo que el nombramiento de Mullan fue una doble jugada maestra de Arriaga. En primer lugar enviaba a La Habana a un constructor de su confianza y de paso neutralizaba una vez más la intromisión de Juan en asuntos de la construcción naval que eran de su competencia.

Un muy contrariado Juan culpó de todo a Arriaga, achacando el nombramiento a su desconfianza nata en todo aquel a quien no conocía: «Nuestro Bailío me ha desbaratado la contrata que ya casi tenía concluida (…) para él nadie es bueno si no lo ha visto trabajar»[64]. Probablemente Juan no sospechó la jugada de Gerbaut y Arriaga y se refería a que Arriaga podría haber enviado a La Habana en vez de a Mullan a cualquier otro constructor de los arsenales de Ferrol o Cartagena.

La contrariedad de Juan aumentó cuando a los pocos días le llegó el nombramiento para la embajada a Marruecos: «con esta embajada se nos acaban de frustrar todas muestras cosas»[65]. Este nombramiento, que en otras circunstancias hubiera recibido como una distinción y una muestra de confianza del monarca, significó para él el final de la posibilidad de ocuparse nuevamente de la construcción naval, o el final del sueño de haber podido realizar su propio proyecto de rearme, como había confiado a Múzquiz cuando muy ilusionado le propuso su plan: «con esto podremos tener en breve una respetable Armada, porque los doce que el rey manda hacer, los dos de

62. *Ibid*., Juan a Múzquiz, s. f. ni firma. «Amigo y Señor: Yo espero los avisos de v.m. en asunto de Génova…».
63. Quintero González, J.: *La Carraca…,* p. 281.
64. AGS, SSH, leg. 50, Juan a Múzquiz, Cádiz, 18 de noviembre de 1766.
65. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Cádiz, 21 de noviembre de 1766.

Génova y estos seis (de Cádiz) hacen veinte navíos, que agregaremos a los que ya tenemos»[66].

Tenía razón Juan cuando afirmaba que se le «habían frustrado sus cosas», pero no fue solo por el nombramiento de Mullan para ir a La Habana y el suyo propio como embajador, sino porque los genoveses aumentaron el precio pactado en 40.000 pesos por cada navío cuando recibieron las condiciones redactadas por Juan. También retrasaron la fecha de entrega hasta 1769 o 1770 porque antes tenían que ir al reino de Nápoles a talar 1.500 robles por no disponer de maderas secas en reserva para acometer el nuevo pedido. Tampoco quisieron aceptar la presencia de los supervisores españoles durante el proceso de construcción y cambiaron las condiciones pactadas sobre la cobertura de riegos. Estas malas noticias irritaron mucho a Juan, quien, a medida que las fue recibiendo, se fue desilusionando de poder construir, por lo menos, los navíos genoveses: «Desde luego desconfío que se hagan los navíos en Génova, porque no pueden ser más sin razón las propuestas». Finalmente, arremetió contra su forma de construir y recomendó a Múzquiz olvidarlos: «además sus navíos no son sino palitroques y de ninguna fuerza y se podrían hacer por los dos tercios del precio que piden. Si no se ponen en razón, ¡envíelos a pasear!»[67].

A partir del momento en que recibió el nombramiento de la embajada, Juan se centró en preparar el viaje a Marruecos, recabando información sobre el país de un mercader gaditano que había vivido allí varios años. Éste le recomendó llevar consigo todo lo necesario para «el adorno y el servicio de una casa» (camas, mesas, sillas, espejos, cortinas, plata, etc.). Para poder financiar todo el voluminoso equipaje que debía llevar consigo, Múzquiz le consiguió una generosa asignación de Grimaldi.

A Juan le preocupaba su nuevo cometido. Sabía que no había precedentes de una embajada al «emperador marroquí» y comentó con su amigo sus dudas: «yo quisiera saber los límites a que el rey quiere extenderse, porque siendo esta la primera embajada, no puede uno arreglarse por lo que otras veces se ha hecho». Aunque, su mayor preocupación era el tema de los regalos que tenía que llevar a la corte marroquí, pues tenía entendido que todos los esperaban, además y sobre todo, de dinero. Así es comprensible que acostumbrado a la austeridad, castrense clamase: «¡Explíquenme vuestras mercedes, por Dios, en esto, que me quitarán un gran peso!»[68].

66. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Cádiz, 11 de noviembre de 1766.
67. *Ibid*., Múzquiz a Juan, El Pardo, 9 de enero de 1767. Juan a Múzquiz, Cádiz, 27 de enero de 1767.
68. *Ibid*., Juan a Múzquiz, Cádiz, 25 de noviembre de 1766.

Conclusiones

El relato del episodio sobre los navíos genoveses nos ha ido revelando las tirantes relaciones que mantuvieron los dos protagonistas de este trabajo. No cabe duda de que Arriaga reconoció la brillantez de Juan, y que ello probablemente le causara celos, como sentenciaba Juan, lo que no impidió que recurriera continuamente a sus dictámenes y que le encargara comisiones especiales demostrando también que confiaba en él. Tampoco hay duda sobre la ausencia de toda empatía entre ellos, lo que impidió que, a pesar de tener nexos de unión como su pertenencia a la Orden de San Juan, el compartir el proyecto ensenadista o su entrega a la Armada, fueran capaces de mantener una relación sin los soterrados enfrentamientos que hemos visto.

Al carácter orgulloso de Juan le debió de resultar difícil asumir su destitución como coordinador del proyecto de rearme y que los navíos y las fragatas, construidas según el sistema que él había importado de Inglaterra presentaran fallos que fue necesario corregir. Pero debió ser todavía más duro y humillante el verse relegado a un segundo plano y aceptar el hecho de que el rey no confiara en él para la construcción naval y sí lo hiciera en un compañero mucho menos brillante, lo que dificultó su relación personal y también influyó en que no ascendiera a teniente general.

Arriaga no tuvo un carácter fuerte y prefirió apartar de su entorno a aquellos personajes que se le enfrentaron, como al marqués de la Victoria, a quien colmó de dignidades, nombramientos y responsabilidades, pero manteniéndole en Cádiz de por vida, lejos de la Corte; o relegar a un segundo plano a los que le hicieron sombra, como Jorge Juan. Tampoco debió ser simpático ni accesible, pues como hemos visto no generó empatía entre sus compañeros de gabinete, ni su gestión ministerial mereció su reconocimiento, siendo muchos los comentarios en este sentido de personajes cortesanos coetáneos[69]. Sin embargo, al contrario de estos personajes y de Jorge Juan, mucho más brillante que él, Arriaga sí consiguió generar algo fundamental para sostenerse en el cargo hasta su muerte: la confianza de Carlos III.

69. Baudot Monroy, M. «La imagen de Julián de Arriaga como secretario de Marina. Algunos testimonios», en Martínez Shaw, C. y Alfonso Mola, M. (coords.): *España en el comercio marítimo internacional (siglos xvii-xix) Quince estudios,* UNED, Madrid, 2009, pp. 249-287. Die Maculet, R. y Alberola Romá, A.: «Jorge Juan Santacilia. Síntesis de una vida al servicio del Estado», en *Revista General de Marina,* agosto-septiembre 2013, pp. 229-250.