

## Fondos documentales para el estudio de la construcción en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán

Miguel Ángel de Benito García

De manera resumida, en opinión de Vicenta Cortés,<sup>1</sup> las funciones de los archivos son recoger, conservar y servir los documentos; recoger, custodiar los fondos documentales tanto desde el punto de vista físico como intelectual, e informar sobre los mismos.

En general, podemos afirmar que una de las tareas del personal de archivos es divulgar los fondos documentales y los distintos servicios y posibilidades que puede ofrecer el archivo a los ciudadanos. Entendemos que difundir los archivos consiste en desarrollar, de forma práctica, el derecho de los ciudadanos a acceder a la cultura. Según Luis Martínez, «el objetivo primordial de la difusión en los archivos consistirá en acercar al ciudadano, experto o profano, al contenido de los mismos; al mundo de las instituciones generadoras de documentos...» y, de manera subsidiaria, y consecuencia de este objetivo, «difundir nuestra profesión, desarrollando las bases fundamentales y principios archivísticos».<sup>2</sup>

En consecuencia, los archiveros nos vemos envueltos en un nuevo reto profesional, en adoptar todas las medidas necesarias para satisfacer las necesidades de los usuarios, así como captar a sectores de población poco interesados en estos servicios e incluso desconocedores de su existencia

La celebración del *III Congreso Nacional de Historia de la Construcción* nos da la posibilidad de difundir y acercar al público en general los fondos documentales, que instituciones del ámbito militar han generado en el ejercicio de su actividad y se conservan en el Archivo General de la Marina, relacionadas

con el mundo de la construcción civil e hidráulica. La tarea ha sido ardua, pues estos fondos no se encuentran distribuidos con criterios fácilmente comprensibles, por razones dependientes de la evolución histórica de las instituciones y del diferente destino de sus documentos, en razón de las organizaciones y reorganizaciones administrativas. Por ello, su identificación presenta numerosos problemas que pretendemos resolver respetando los principios archivísticos.

Somos conscientes de que gran parte de las fuentes documentales que tienen que ver con la construcción se encuentran custodiadas en lo que se ha dado en llamar «Archivos de Arquitectura». Son los fondos de los diferentes Colegios de Arquitectos, Cámaras de Propiedad, de Comercio... Pero no podemos dejar de lado los documentos que se encuentran en los Archivos de la Administración, procedentes de Ministerios con funciones específicas sobre esta materia, y de otros en cuya preocupación entra la tutela, protección, mantenimiento o construcción de Centros de diversa índole. Igualmente, constituyen un complemento más los archivos históricos militares o de los servicios especializados, como el *Servicio Histórico Militar*, el *Servicio Geográfico del Ejército*... Sin embargo, Pedro López Gómez en la Reunión del Grupo de Trabajo de los Archivos de Arquitectura del Consejo Internacional de Archivos, celebrada en Washington en 1992, venía a afirmar que «los Archivos de Arquitectura no existen. Existen en cambio, documentos de instituciones que pueden tener, en mayor o menor grado, actividades o competencias en

el campo de la arquitectura. Es más, afirmamos que no existe ningún organismo, ni público ni privado, que no desenvuelva alguna actividad relacionada, de alguna manera, con asuntos arquitectónicos. Y, por supuesto, existen algunos altamente especializados, que desarrollan todas sus funciones en este campo de conocimiento y afines». <sup>3</sup> Pues los archivos temáticos no existen; existen los de personas o instituciones cuyas actividades se relacionan con el tema, en mayor o menor grado. ¿Qué ocurre? ¿No estaremos confundiendo la palabra archivo con fuente documental? <sup>4</sup>

Françoise Hildesheimer, por su parte, declaraba que «dejando de lado las diferencias institucionales, puede decirse que se trata menos de un problema de instituciones que de fuentes específicas. Estas fuentes pueden ser muy numerosas y diversas, y los archivos de arquitectura no coinciden con los de los arquitectos; su definición es más vasta pues engloban todos los documentos,... que guardan relación con la arquitectura o el urbanismo. Por tanto, se trata de documentos relativos a la arquitectura,..., pero también a las obras públicas, el urbanismo y a la ordenación del territorio, procedentes de las administraciones centrales del Estado..., de las administraciones locales, de los archivos de arquitectos y de sus asociaciones profesionales, o de colecciones cuyo tema es la arquitectura». <sup>5</sup>

Por tanto, la actividad arquitectónica ha dado origen a diversos tipos de materiales que necesitan un tratamiento archivístico, frente a la práctica museográfica que ha perdurado hasta la actualidad.

Centrándonos en el tema, el Archivo Museo *Don Álvaro de Bazán* fue creado por el Decreto de 26 de noviembre de 1948 del Ministerio de Marina como *Archivo General de la Marina*. <sup>6</sup> En el artículo sexto, se establece su finalidad: custodiar «todos los fondos documentales anteriores a 1875» existentes en el Archivo de la Marina o que hubieran pertenecido a Departamentos de Marina y demás dependencias de ella, así como también, «los expedientes personales y hojas de servicio de los individuos de la Armada fallecidos antes de la fecha» indicada. Además, se regulaba la continuidad de ingresos de documentación mediante transferencias, «cada cinco años» se remitirán al Archivo los documentos de los cinco años más antiguos pasados». <sup>7</sup>

De este artículo se deducía su carácter general, recogido de la denominación, lo que suponía que había de ser el depósito para toda la documentación gene-

rada por la Armada, al tiempo que se constituía como el archivo último y definitivo para los documentos generados por las Instituciones de Marina.

Para regular el funcionamiento del Archivo-Museo, se contemplaba la existencia de un Reglamento, que nunca fue aprobado. En la actualidad, se aplica el *Reglamento de Archivos Militares*, incluyendo al Archivo dentro del subsistema de la Armada. <sup>8</sup> Es reseñable el hecho de que se estableciese la presencia, entre el personal designado para atender los trabajos del archivo, de funcionarios del Cuerpo Facultativo de Archivos, Bibliotecas y Arqueólogos, incorporándose así, de forma temprana en la administración militar, técnicos civiles.

El Decreto establecía la integración del Archivo-Museo en el Museo Naval al que correspondía, a través de su Patronato, su organización y administración. Esta situación permanece vigente en nuestros días, como se recoge en el R. D. 389/1996, de 1 de marzo, del Ministerio de Defensa, por el que se reorganiza el Museo Naval y su Patronato. <sup>9</sup>

#### EL MINISTERIO DE MARINA Y SU PREOCUPACIÓN POR LAS OBRAS CIVILES E HIDRÁULICAS

##### Los primeros Borbones y la política de Patiño sobre construcciones

La instauración de una nueva dinastía, la de los Borbones, a principios del siglo XVIII, traerá cambios institucionales importantes, concediendo a la Marina un lugar destacado entre sus preferencias.

Durante esta época, España desarrolla una importante e intensa actividad diplomática, que tenía que verse apoyada por la fuerza o, mejor dicho, por la amenaza de la fuerza. Esta fuerza venía representada por el Ejército y por la Marina. La idea de que las fuerzas en el mar de Francia y de España fuesen capaces de ser el contrapeso a la supremacía inglesa en el mar es fundamental en nuestra relación internacional. Ello justificó e hizo necesario un importante programa naval que se desarrolló durante toda la centuria. Se intentó crear un cuerpo grande, más que un cuerpo fuerte; se identificó el número con la eficacia. Se hizo una política naval de acuerdo con sus necesidades, pero por encima de sus posibilidades.

Su creación y mantenimiento suponen una apuesta tecnológica, una preocupación por mejorar la

construcción de los navíos. El problema no sólo era la construcción, pues, una flota exige su mantenimiento, reparación y puesta a punto de las naves. Para hacerla posible se hicieron imprescindibles unas instalaciones específicas, los diques en seco; importantes obras de ingeniería que necesitaron grandes inversiones. La Marina no se limitaba a estos emplazamientos, supuso una demanda importante de productos manufacturados y tenía las concentraciones «industriales» más importantes de la época: los Arsenalés.

Con la llega de Patiño a la Secretaría de Estado, se desarrolló una gran actividad en las distintas parcelas de la Administración, prestando una especial atención a la Marina. Se crean los tres Departamentos Marítimos en 1726; se divide la Armada en tres escuadras, quedando cada una de ellas asignada a un Departamento y desarrolla una profunda actividad constructiva.<sup>10</sup> Su desaparición fue un duro golpe, pues suponía la vacante de casi todas las Secretarías. Esta debilidad del sistema ministerial favoreció el surgimiento de un órgano colegiado encargado de la dirección de la Armada

El 14 de marzo de 1737, al tiempo que regresaba el Ejército de Italia, se expedía un Real Decreto<sup>11</sup> en el que el Infante Felipe era nombrado Almirante General, con mando supremo sobre las escuadras. Recibía la jurisdicción sobre los asuntos de Marina con el derecho a delegarla «a la persona o personas que os pareciere...». El Almirantazgo desarrolló una gran actividad en esos años, prueba de ello es la Ordenanza de Arsenalés de 17 de diciembre de 1737.

### **El Despotismo Ilustrado y el sistema francés de construcciones**

Con la llegada del Marqués de la Ensenada a la Secretaría de Estado y Despacho de Marina, el 25 de abril de 1743, se inicia un nuevo sistema de construcción naval. Empezó una reforma y una actividad de altos vuelos; comienza la construcción de los tres arsenales e introduce un nuevo sistema de construcción, que por su origen fue conocido como inglés.<sup>12</sup>

No sólo se ocupó de la construcción, sino también del mantenimiento y reparación, con lo que la vida de los buques aumentó, y de potenciar las industrias necesarias para los aparejos.

Este sistema de construcción perdura hasta 1770, momento en el que se introduce el *Sistema francés*, representado por el ingeniero francés Gautier. Básicamente, la novedad consistió en la construcción de navíos más grandes y con mayor potencia de fuego.<sup>13</sup> Gautier contó con el apoyo de Pedro González de Castejón, inspirador de las medidas más innovadoras del Ministerio de Arriaga: la creación del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, desapareciendo el antiguo oficio de constructor y sustitución del Cuerpo del Ministerio por el Cuerpo General.

Otra innovación fue el traslado, a propuesta del Marqués de la Victoria, de todas las instalaciones y centros de dirección y formación de la Armada situados en Cádiz a la Isla de León. Ello dio origen a la Real Orden de 3 de enero de 1775 para la fundación de la ciudad de San Carlos a cargo del ingeniero Ignacio Digneri. Importantes obras correrán a cargo de Julián Sánchez Bort, Francisco Autran, Tomás Muñoz. El asentista del desmonte de la *Nueva Población* es Francisco Cimbreló. Todas estas obras han generado una amplia documentación, que entre los fondos documentales del archivo, recibe el nombre de *Nuevas Poblaciones*.<sup>14</sup>

En febrero de 1777, llega a la Secretaría de Estado Pedro González Castejón. El sistema de construcción continuó siendo el *francés* y se promulga la Ordenanza de Arsenalés de 1776, que supone un claro triunfo del Cuerpo General frente al del Ministerio en la organización de la Armada.

### **El Sistema de Romero Landa**

El Ministerio de Valdés representa la culminación del programa naval del siglo XVIII y el inicio de la nueva política ministerial para el siglo venidero. Los proyectos de Ensenada son hechos realidad. La preocupación por todos los ramos de la Marina continuó, y así la construcción española consiguió en estos años su mayor perfección. Partiendo del sistema *francés*, Romero Landa consigue crear un sistema propio. La preocupación por hacer los barcos más veloces explica que los navíos de este sistema están caracterizados por una gran superficie de velas. Llegaron nuevas máquinas para los astilleros, como sierras, *bombas de fuego*, y prosigue el «espionaje industrial».

## El Ministerio de Marina

Pasada la Guerra de la Independencia, la Marina entra en una profunda decadencia, paralizándose los arsenales y descendiendo toda la producción fabril. El Real Decreto de 11 de julio de 1814, por el que se crea una Junta de Marina, pretende poner remedio, en la mejor forma posible, el régimen y sistema militar de la Armada. En noviembre de este mismo año, se establece la Junta Suprema de Estado con la intención de examinar los asuntos graves de todos los ramos de Marina.

Una Real Orden de 11 de junio de 1826 determinó que los Secretarios de Estado y de Despacho Universal, que hasta el momento estaban alojados en el Palacio Real, se trasladasen con sus archivos a la Casa del Almirantazgo.

El Decreto de 23 de febrero de 1848 da nueva planta al Ministerio, establece la *Pagaduría, Intervención de la Pagaduría* y divide los asuntos de la Secretaría en tres grandes Negociados: el primero, Central, que comprendía el régimen interior; el segundo, Militar, que tenía a su cargo los asuntos de Arsenales y sus individuos, cuerpo de Ingenieros o Constructores, y por último, el de *Puertos*, que entendía sobre Comandancias militares, Capitanías de Puertos y Obras y limpia de éstos.

La consolidación del nuevo régimen ministerial tiene lugar con el Real Decreto de 20 de septiembre de 1851, cuando las llamadas Secretarías de Estado y de Despacho adquieren oficialmente el nombre de *Ministerios*. Dos Reales Decretos de 1855 establecerán la nueva planta para la Secretaría del Ministerio, creando la figura del Subsecretario, que a los pocos meses será suprimida, restableciendo nuevamente el cargo de oficial mayor.

Los constantes cambios e innovaciones que va sufriendo el Ministerio durante esta segunda mitad del siglo XIX, se van creando una serie de dependencias, llamadas *Secciones* o *Direcciones*, en función de la especialización que requieran los asuntos de marina. Dependencias que a su vez se dividirán en *Negociados*. Estas *Secciones* o *Direcciones*, cambiantes a lo largo del siglo, tendrán como cometido los asuntos de material y personal de cada ramo (*Sección de Personal, Sección de Armamentos, Ingenieros, Marina e Industria de Mar, Artillería, Infantería, Contabilidad e Intervención*). Los asuntos de Arsenales, Construcción y del personal del Cuerpo de Ingeniería recaen en la Sección de Ingenieros.

En los últimos veinte años del siglo, se tiene a la división de la gestión ministerial en tres grandes ramas, procurando distinguir el mando del personal del material, técnica y logística. La *Dirección del Material* englobará, en un principio, varias secciones para dedicarse con exclusividad a los asuntos técnicos e material de Arsenales, Construcción naval,... En general, de «todo lo concerniente al material firme o movable que depende de la Armada y la Maestranza eventual de los Arsenales».

## Los fondos documentales

En el Ministerio de Marina habrá un constante interés por adaptar sus infraestructuras a las necesidades del momento, proporcionando las medidas necesarias para conseguir sus objetivos, defender los intereses de la Nación, tanto en la Península como en Ultramar. Incorporará las nuevas técnicas de construcción naval, modificará sus arsenales, puertos..., y para ello contaba con un cuerpo de personal cualificado, los Ingenieros de Marina, que al igual que las construcciones sufrirán profundos cambios de modernización.

La descripción detallada de las secciones, subsecciones y series documentales, que por el momento no están identificadas, del Archivo General de la Marina, desbordaría el espacio y tiempo de esta comunicación; por esta razón nos limitaremos a dar unas notas de carácter general sobre tres secciones en las que con mayor claridad se percibe la problemática de la construcción: *Arsenales, Puertos e Ingenieros Militares*.

Se impone sin embargo una aclaración previa. El Archivo está formado principalmente por cuatro grandes fondos de documentación, en todos ellos existen documentos referentes a la problemática constructiva. Nos centraremos en los expedientes generados por la Secretaría de Estado y de Despacho de Marina y por el propio Ministerio que fueron transferidos por el Archivo Central.

Esta documentación, según Ana M<sup>a</sup> Vigón, fue clasificada y ordenada en su mayor parte por los archiveros de Marina siguiendo el Nomenclator<sup>15</sup> aprobado en 1885. En general hay que decir que todas las secciones siguiendo este Nomenclator se dividen en tres tipos de asuntos: generalidad, en el que se incluye documentación que aunque puede referirse a un

individuo, su resolución afecta a la totalidad del Cuerpo, dependencia o entidad. Está ordenada cronológicamente. *Asuntos* particulares, contienen los aspectos particulares de la entidad señala, su ordenación es igualmente cronológica. *Asuntos personales*, lo que atañe a un individuo como tal, ordenado alfabéticamente.

Con estas aclaraciones, aunque existen cinco grandes grupos,<sup>16</sup> nos centraremos en estos tres.

### Arsenales

La construcción naval militar, hasta principios del siglo XVIII, estaba a cargo de astilleros particulares, como reseña A. María Vigón en su Guía del Archivo, «las armadas se formaban, en principio, por el sistema de embargo y asiento el compra».<sup>17</sup> Fue en época de Patiño, como hemos señalado, cuando comienza la construcción de buques por administración directa; determinándose la fundación de los Reales Arsenales de Ferrol, Cádiz, Cartagena y la Habana. En el aspecto orgánico, era el Cuerpo del Ministerio el encargado de dirigir el funcionamiento de estos Arsenales. La Ordenanza de 17 de diciembre de 1737 vendrá a desarrollar esta organización, que había sido esbozada en las Ordenanzas del Cuerpo del Ministerio de 1725.

Correspondió al Intendente el mando general y absoluto de los Arsenales; la dirección de las faenas marineras, trabajos de maestranza, inspección de pertrechos estaba a cargo del ramo facultativo, llamado *capitán de Maestranza*, mientras los aspectos económicos corrían a cargo del ministro de Real Hacienda.<sup>18</sup>

En 1772, se introduce una innovación importante en la orientación de la Armada y Arsenales. El Cuerpo del Ministerio da paso al *Cuerpo General*; se crean las *Juntas de Departamento*, presidida por un Capitán General, que tenían plenos poderes sobre la administración, la contabilidad y los trabajos del Arsenal. Cuatro años después, se publicó una nueva *Ordenanza de Arsenales* en la que se crea el empleo de *Inspector General de Marina*, con el mando universal y absoluto de los Arsenales, dando a éstos una organización puramente militar. Paralelamente, la dirección de las obras en construcción correspondió al *Ingeniero General*.

El mando del Arsenal se dividió entre tres Jefes: el *subinspector de pertrechos*, el *ingeniero director* y el

*comandante del Arsenal*. El *ingeniero director* tuvo a su cargo la construcción, carena y recorridas de navíos, arboladuras y composiciones de diques y demás obradores del Arsenal, y todas las fábricas de lonas y jarcia, así como la construcción de edificios hidráulicos y civiles en el mismo.<sup>19</sup> Todo el Título XXIV está dedicado a las obras de edificios civiles e hidráulicos, fábricas, talleres y demás obradores.

El *Ingeniero Comandante* tiene como cometido el nombrar a uno de los oficiales de su Cuerpo, que ayudado por un *Ayudante Ingeniero* y dos *Arquitectos*, tendrá a su cargo el desarrollo de las obras, arreglándose a las instrucciones que le comunique el *Ingeniero del Detall*. A su cargo estará la limpia y fondo que haya de hacerse dentro y fuera de la dársena o cañón, a cuyo fin tendrá un plano exacto a donde este señalado muy por menor la sonda en brazos y pies de agua. Dará parte diario por escrito al *Ingeniero del detall* de los trabajos realizados y del material que se pide y emplea, como del número de operarios que han trabajado, para que este pueda remitir a su comandante.

Los títulos XXVII y XXVIII se dedican a la dirección de las obras por asiento o administración. En los proyectos de obras civiles e hidráulicas, como cuarteles, cordelerías, almacenes, tinglados, diques, muelles... el *Ingeniero General* presentará tres planos iguales a la Junta, para que examinados y con su acuerdo y dictamen, se remitan al Secretario de Estado y de Despacho de Marina, al que acompañara su presupuesto ajustado. Una vez aprobado, se remitirán dos al Comandante General del Departamento, para que uno de ellos se deposite en la Secretaría de la Comandancia y el otro al Ingeniero encargado de la obra. Si hubiere alguna innovación o variante en la marcha de la obra, el *Ingeniero Director* debe comunicarla a la Junta para que proceda a incoar nueva tramitación.

Se establecen, en cada Departamento, seis *Contramaestres de construcción* que, con su *Ayudante y Capataz*, se alternaran en los encargos.

El 6 de mayo de 1803, se aprobó una Real Instrucción para el gobierno de los Arsenales y de los gastos de Marina en sus Departamentos, manteniendo la vigencia de la Ordenanza de 1776 para todo aquello que no afectaba a los aspectos económicos.

Se publican nuevas *Ordenanzas de Arsenales* el 15 de julio de 1870, el 7 de mayo de 1886 y el 18 de julio de 1893. La Ordenanza de 1893 fue sustituida por

la de 15 de febrero de 1911, que fue derogada por Decreto de 1966.

La documentación de esta sección está distribuida en los clásicos tres asuntos, generalidad, asuntos particulares y asuntos personales.

Corresponden a Generalidad 56 legajos cuyas fechas extremas son 1738-1922. Hay 271 legajos de Asuntos particulares comprendidos entre 1821 y 1932. Por último, hay 8 legajos de Asuntos personales.

Entre las series documentales pueden ser de interés los *Libros de registro*, 1784-1828, *Expedientes relativos a diques y maderas*, *Expedientes de las obras realizadas en las Nuevas Poblaciones* (Isla de León, Ferrol). Los planos se encuentran en el Museo Naval<sup>20</sup>

### Puertos

A partir del siglo XVIII, la Armada tiene un interés directo sobre el litoral y puertos, por su relación directa con la seguridad de las Fuerzas Navales, así se van erigiendo las Capitanías de puerto en distintos puntos de la Península e Hispanoamérica, dotándolas de instrucciones, bien de aplicación particular o con vocación general.

En las *Ordenanzas Generales de la Armada* de 1793 queda patente la importancia concedida a este organismo, al que dedica el Título VII del Tratado 5º: «Policía general de los puertos y otros cualquier fondeadero a cargo de los Capitanes de Puerto, y de las demás obligaciones de éstos», además de implicar a las autoridades superiores en el buen orden de los puertos.

Entre los cometidos concretos del Capitán de Puerto destaca el levantamiento o revisión del plano del puerto, y la vigilancia contra todo deterioro de los muelles y sus escalas. Se realizarían visitas de inspección del buen cumplimiento de estos preceptos.

Con anterioridad, por Real Orden de 1781, se había dispuesto que las obras de puertos, corrieran a cargo y cuidado de la Marina y se establecían reglas sobre su régimen económico. El oficial o arquitecto encargado, al igual que ocurre en Arsenales, entendería en un todo con la *Junta del Departamento*.<sup>21</sup> Pero a partir de 1832, Marina cede las atribuciones sobre la construcción y conservación de los puertos mer-

cantes a la Secretaría de Fomento, y posteriormente, en 1847, las asume la Secretaría de Estado y de Despacho de Comercio, Instrucción y Obras Públicas.<sup>22</sup> Por tanto, los *Ingenieros de la Armada* son los encargados de las obras civiles e hidráulicas en los puertos hasta que los sustituyen los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Sus funciones se limitan a la parte facultativa, sin embargo pronto se suscitan los roces e interferencias con los Capitanes de Puerto y la cooperación necesaria no se produce tal y como muestran las continuas reales ordenes que tratan de arreglar esta situación. Estos facultativos serán desde el primer momento miembros de los Juntas de Obras que se constituyen en los puertos con la participación de las autoridades locales a las que corresponde sufragar una parte de los gastos ocasionados por las obras. Estas Juntas pasaran a depender de Fomento y posteriormente de Obras Públicas.<sup>23</sup>

La *Ley de Puertos* de 7 de mayo de 1880 viene a reforzar esta trayectoria ya que otorga a Fomento la función de ordenar los estudios y proyectos de toda clase de obras en los puertos de interés general, dictar su aprobación y disponer su ejecución, oído previamente al Ministerio de Marina.<sup>24</sup>

De la misma manera que en las otras secciones reseñadas, en Capitanías de puertos encontramos 12 legajos de Generalidad con unas fechas extremas de 1774-1868. A las propias Capitanías, ordenadas alfabéticamente, corresponden 60 legajos. De Generalidad de Puertos tenemos 6 legajos comprendidos entre 1869 y 1918. Y por último, de Asuntos particulares hay 15 legajos cuyas fechas extremas son 1868-1931.

Entre las series destacamos la existencia de Proyectos de obras, memorias, partes de obras, reconocimientos y expedientes de obras, con planos.

### El Cuerpo de Ingenieros de la Armada

La creación de éste cuerpo formó parte de un proyecto de la Armada para asegurarse su autosuficiencia en todos los ramos de la construcción.

En 10 de octubre de 1770 se crea el Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos, hasta ese momento el desarrollo de las obras estaba a cargo de los Ingenieros del Ejército. El Decreto clasifica la plantilla en categorías, equiparándolas con grados del Ejército: Ingeniero General, Ingeniero Director, In-

genieros Jefes... que se encargarían de todas las obras públicas incluidas las marítimas. Por su parte, la «Ordenanza para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a bordo de los navíos de Guerra»,<sup>25</sup> de 13 de agosto de 1772, en su Título VIII regula todo lo relativo a la dirección de la arquitectura naval, civil e hidráulica en astilleros y arsenales. Su artículo 89 establece que toda obra de arquitectura, cordelería, almacenes... debe ser proyectada por el Ingeniero Director. Examinada por el Ingeniero General y remitida a la Secretaría de Estado y Despacho de Marina para su aprobación. Una vez aprobada la obra, el Ingeniero General lo avisara al Ingeniero Comandante para que dé principio la obra. El resto del articulado del Título se centra en las relaciones de cuerpo con los Oficiales, Operarios y Peones de las Obras.

Por otra parte, todo el Título IX está dedicado a la dirección de las obras «de edificios civiles e hidráulicos, fabricas, talleres y demás obras», mientras los Títulos XII y XIII se dedican a las direcciones por asiento o administración.

La Real Orden de 1 de septiembre de 1789 aumentó el número de individuos del Cuerpo en sus clases inferiores, que nuevamente se verán aumentadas el 11 de noviembre de 1791, lo que señala la importancia que en aquellas fechas se dio a la construcción naval.

Tras éste inicial período de apogeo el Cuerpo quedará sin funciones prácticas a principios del siglo XIX debido a la rápida decadencia de la Marina y la paralización de los Arsenales. La política restrictiva que en el orden naval tiene lugar desde 1815, llega a su fin con la Real Resolución de 31 de agosto de 1835, que suprime el Cuerpo de Ingenieros de Marina y crea el de Constructores e Hidráulicos. Su Reglamento, de 9 de mayo de 1827, introduce importantes innovaciones en lo referente a Arquitectura naval e hidráulica.<sup>26</sup>

El Cuerpo de Constructores subsiste hasta mayo de 1851 que es asumido en la «escala práctica» del restablecido Cuerpo de Ingenieros.

El 1 de noviembre de 1869 se aprobó el *Reglamento del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, Escuela* del mismo Cuerpo y *Junta Especial de Construcción*, que fija la plantilla y establece que los prácticos y profesores hidráulicos existentes continúen en las mismas condiciones en que se hallaban hasta su completa extinción. En su artículo 2 venía a de-

terminar las funciones del Cuerpo de Ingenieros de La Armada: preparación de planos y proyectos de construcciones navales... y de la construcción y entretenimiento de las construcciones civiles pertenecientes a la Marina. Posteriormente, detalla los deberes y obligaciones generales de todos los individuos del Cuerpo. El Comandante de Ingenieros de un arsenal es el Jefe inmediato a todos los oficiales.

Establece las funciones de la *Junta Especial de Construcción*: informar al Almirantazgo sobre los proyectos, memorias, presupuestos y planos relativos a la construcción.

En 1885, se cierran las Academias de Ingenieros y Artillería creándose la *Escuela de Ampliación*, que se estableció en San Fernando, con el objetivo de proporcionar a los oficiales del cuerpo General los conocimientos técnicos necesarios para ejercer dentro de la Armada las especialidades de Ingenieros hidrográficos, artilleros y navales. El reglamento de esta Escuela sufrió diversas modificaciones hasta que se aprobó el 2 de junio de 1892.

A esta sección corresponden 5 legajos de Generalidad con fechas extremas de 1784-1901, a los que se puede sumar un legajo exclusivo de reglamentos (1834-1870). A Asuntos particulares corresponden 11 legajos cuyas fechas extremas son 1784-1932. Tenemos 93 legajos de Asuntos personales alfabetizados y por último, 4 legajos de instituciones docentes (Academia y Escuela). Entre las series se encuentran las hojas de servicios, expedientes personales...

## NOTAS

1. Cortés, V.: *Archivos de España y América. Materiales para un manual*. Universidad Complutense. Madrid, 1978, pp. 11-32.
2. Martínez García, L.: «La difusión por la difusión. Algunas reflexiones personales en el campo de la difusión de los archivos», en *Archivos, ciudadanos y cultura*. Anabad Castilla— La Mancha. Toledo, 1999, p. 30.
3. López Gómez, P.: «Normas descriptivas para documentos arquitectónicos: la práctica en España».— En: *Comunicación Reunión del Grupo de Trabajo de los Archivos de Arquitectura del Consejo Internacional de Archivos (CIA/PAR)*, de Washington D.C. 2-4 septiembre 1992.
4. Actualmente ha proliferado la bibliografía sobre Archivos de Arquitectura, como los de Mitchell, W.: «Architectural archives in the digital era». *The American Ar-*

- chivist*. The Society of American Archivist. Chicago. 59, (1996), pp. 200-204; Carrascal i Simón, A.: «Arxius professionals d'arquitectura. Estudi d'una sèrie i la seva tipologia documental: El projecte de construcció». *Lli-gall. Revista Catalana d'Arxivística*. 8 (1994), pp. 113-123; o el RAMP de Hildesheimer, F.: *Le traitement des archives des architectes, étude de cas: La France*. UNESCO. Paris, 1986.— PGI-86/WS/13.
5. Hildesheimer, F.: *op. cit.* p. 2.
  6. B.O.E. de 9 de diciembre de 1948, núm. 344.
  7. Desde el año 1950 a 1968 el Archivo Central, como los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, han transferido documentación al nuevo Archivo. En 1974, al encontrarse colasados los depósitos, se acordó remitir en calidad de deposito la documentación posterior a la última Guerra Civil, al Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares
  8. R.D. 2598/1998, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el *Reglamento de Archivos Militares*. B.O.E. 251, de 28 de diciembre de 1998.
  9. B.O.E. de 15 de marzo de 1996. En su artículo 8.e. reglamenta que el Área de Administración de Órganos y Museo Periférico de dicho Museo «coordinara y gestionara» las actividades de varios órganos y museos periféricos entre los que se cita el Archivo Museo «Don Álvaro de Bazán».
  10. «Si bien esta actividad se realiza principalmente en Guarnizo, Ferrol, Cádiz, Cartagena y la Habana, hay serios intentos por conseguir nuevos emplazamientos como Campache, Tacotalpa..., que se saldrán en fracaso las mas de las veces». Perona Tomás, D.: *Los orígenes del Ministerio de Marina : La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. 1714-1808*. Ministerio de Defensa; Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1998, p. 106.
  11. AHN Estado leg. 5002
  12. «... Dio una nueva existencia a la Marina e hizo... los diques de Cartagena, los primeros que se han construido en el Mediterráneo, donde no hay mareas, y los construyó también en el Ferrol, haciendo de planta de uno y otro arsenal, que son de los mejores de Europa. Hizo venir constructores ingleses...». Conde De Fernán Núñez. *Vida de Carlos III*. Ed. de A. Morel-Fati y A. Paz y Meliá, Madrid, 1988. Tomo I, pp. 247-258
  13. Guardia, R.: *Datos para un Crónica de la Marina Militar de España*. Madrid, 1921.
  14. Archivo General de la Marina. Arsenales Leg. 3789, 3812, 3825, 3826.
  15. Según la Real Orden de 7 de enero de 1885, Cuadro sig-nótico de la clasificación general del Archivo de Marina.
  16. Se encuentran documentos que pueden constituir fuente primaria para la investigación de la historia de la construcción fundamentalmente en las secciones de *Cuerpos Patentados, Maestranza, Arsenales, Presidios y Capitánías de Puerto*.
  17. Vigón, A. M.: *Guía del Archivo Museo* «D. Alvaro de Bazán». Instituto de Historia y Cultura Naval, Viso del Marqués, 1985. p. 301.
  18. Las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 pusieron bajo la dependencia de los individuos del Cuerpo del Ministerio todos los asuntos que no eran de origen estrictamente militar: arsenales, parques de artillería, almacenes, maestranzas...
  19. Título XXIII. De las obras de construcción, carenas, edificios, métodos se seguirlos, admisión de maestranza y como deben emplearse en sus trabajos (art. 565 a 627)
  20. MARTÍN\_MERÁS, L. y RIVERA, B.: *Catálogo de cartografía histórica de España del Museo Naval*. Museo Naval— Ministerio de Defensa, Madrid, 1990
  21. Real Cédula de Su Majestad y señores del Consejo, de 26 de enero de 1786, por la qual se establece la economía e intervención que debe observarse en las obras de los puertos marítimos, que se construyen a costa de los arbitrios o caudales públicos en la forma que se expresa. AGMAB Leg. 2683. 3.
  22. Real Decreto de 5 de febrero de 1847, de Presidencia del Consejo de Ministros, designando las atribuciones y ramos que abraza el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas.
  23. Instrucciones de 21 de septiembre de 1875 y de 30 de noviembre de 1875, para la inspección y vigilancia de las obras de puertos que se hallan a cargo de Juntas (AGMAB Leg. 5616). Real Decreto de Fomento, de 23 de marzo de 1888 sobre reorganización de las Juntas de obras de los puertos.. Reglamento general, de 7 de agosto de 1898, para la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos. Real Decreto de Agricultura, Industria y Comercio, de 17 de julio de 1903, sobre aprobación del Reglamento general para el régimen y organización de las Juntas de obras de puerto.
  24. Reglamento para la ejecución de Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.
  25. Ordenanza de S. M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos, y a bordo de los navios de Guerra. Madrid, 1772.
  26. AGMAB Leg. 3412.