

DON JOSÉ DE ECHEGARAY (1764-1842), UN MARINO EN LUCHA CONTRACORRIENTE

Juan Miguel TEIJEIRO DE LA ROSA
General de División. Dr. en Historia

Los orígenes

Nuestra Marina, junto a los héroes y científicos, estrategas y exploradores cuya luz sigue resplandeciendo en las páginas de su historia, debe también gran parte de lo que fue y es a muchos hombres menos conocidos que le consagraron su entrega, sus sacrificios diarios, su entusiasmo y su voluntad a lo largo de toda una vida.

Uno de estos hombres fue don José Luis de Echegaray y Fernández, a quien impresos y manuscritos aluden siempre con la denominación simplificada de José de Echegaray (1). De los setenta y ocho años que llegó a vivir, dedicó a la Marina nada menos que sesenta y nueve de servicio activo —¡23 trienios!— y a lo largo de ellos, con inteligencia y esfuerzo singulares, pasó de mero aprendiz de carpintero de ribera a ingeniero de Marina, capitán de navío y director principal de Construcción.

Pero, ¿quién fue en realidad este hombre de quien tan pocas noticias nos han llegado? Salvo alguna breve alusión en obras de escritores del siglo XIX como Fernández Navarrete o Fernández Duro, a las que luego se hará referencia, apenas algunas cuantas líneas que —con ciertas inexactitudes— le dedica alguna enciclopedia al uso (2). A glosar su figura dedicamos el presente trabajo.

José de Echegaray nació en El Ferrol el 24 de agosto de 1764, hijo de Bernardo de Echegaray y Sarricuaeta, natural de Leiza (Navarra) y de Antonia Fernández Fernández, natural de Sequeiro (Mondoñedo). No obstante, él declaró ser oriundo de Vizcaya, de donde procedían sus antepasados paternos. Es casi seguro que su padre se trasladó a Ferrol para trabajar en las obras del

(1) Esta simplificación del nombre ha dado lugar a muchos equívocos al confundirlo con su nieto José de Echegaray y González (1827-1890), quien siguió los pasos de su abuelo ingresando en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, en el que alcanzó el grado de ingeniero inspector de 2.^a clase.

(2) *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana Espasa-Calpe*, vol. 19, p. 10. Una referencia algo más precisa de su obra en *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*, Cuerpo A, *Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. X, p. 60, aunque sólo le dedica algunas líneas.

nuevo arsenal, entonces en pleno auge (3). En su Estado de Servicios consta su calidad como *noble* (4), cosa que no debe sorprender a la vista del humilde oficio con que comenzó su carrera en la Armada, pues es de sobra conocida esa frecuente situación de pobreza de los hidalgos del norte, que daba lugar a que en los siglos XVII y XVIII en el país vasconavarro se asumiera como cosa normal la idea de que «el trabajo manual no envilece ni hace perder la hidalguía» (5).

Con tan sólo nueve años, el 1 de abril de 1773 José, empezó su vinculación con la Armada como operario aprendiz de carpintero de ribera. Tres años antes, en 1770 —de hecho en 1772— se había creado el Cuerpo de Ingenieros de Marina, dando lugar a que los tradicionales «constructores» adoptasen la nueva denominación, y se escalafonasen a similitud del Cuerpo General, abarcando al mismo tiempo unas competencias mucho más amplias que las que tenían hasta entonces. Como dice Merino Navarro, los constructores, que habían nacido como carpinteros selectos, «van formando poco a poco una clase aparte», de la misma manera que medio siglo antes la creación del Cuerpo General había supuesto la profesionalización definitiva de los oficiales de Marina, al hacerlos pasar por la recién creada Compañía de Guardias Marinas de Cádiz (6).

Es en estos momentos cuando José de Echegaray va a comenzar su carrera a partir de los escalones más bajos; años duros de aprendizaje de un oficio y de formación autodidacta de quién pronto iba a demostrar unas cualidades personales y una inteligencia sobresalientes. En 1784, dejó el arsenal de El Ferrol y pasó destinado al de La Carraca con un jornal de 12 reales para participar en las obras de los diques. Tenía veinte años y, según su propia declaración, hacía dos que había abandonado el oficio de carpintero (7). Ahora pasará a ocuparse de «trabajar los correspondientes planos, trazar las monteas y ejecutar cuantas medidas eran necesarias».

Años antes, en 1776, se había creado la Academia de Ingenieros de la Armada, a la que se incorporaron alumnos de Ingeniería y oficiales del Cuer-

(3) Los datos genealógicos de los Echegaray constan en la documentación acreditada por su nieto, ya citado, al ingresar en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada (Archivo General de la Marina del Viso del Marqués, en lo sucesivo VISO, *Expedientes personales, Cuerpo General*, leg. 351). A este respecto, hay que tener en cuenta que la confusión de nombre y apellido a que se alude en la nota 1, da lugar a que en los expedientes personales de abuelo y nieto haya documentos de uno de ellos archivado en el legajo del otro.

(4) VISO, *ibidem*.

(5) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Ariel, Barcelona, 1984, p. 169. La situación de estos hidalgos dio lugar a una amplia literatura ya desde el Siglo de Oro, durante el que —como dice Antonio Lynch— «algunos se ganaban la vida con pequeñas haciendas, otros realizaban un trabajo considerado vil y no eran pocos los que se veían reducidos a la mendicidad» (*España bajo los Austrias*, Barcelona, Ediciones Península, vol. II, p. 186).

(6) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, p. 47.

(7) VISO, leg. 351 citado, Expediente que se le instruye en averiguación de su actuación en Madrid durante la ocupación francesa, f.º 4 vto.

po General y del Ejército que iban a integrar las primeras promociones de ingenieros de Marina. Echegaray no estaría entre ellos. A pesar de su condición de noble —ya muy devalorada por aquellos años finales del siglo XVIII para quienes sólo la acreditaban en el nivel de hidalgos, sin más patrimonio que las piedras armeras de sus respectivos solares—, su indudable falta de medios económicos y, sobre todo, sus antecedentes como simple carpintero de ribera, no eran los títulos más adecuados para su ingreso en la nueva Academia. Sea por éstas u otras razones, lo cierto es que Echegaray siguió, en funciones secundarias, su carrera como constructor y al margen del nuevo Cuerpo de Ingenieros.

El 26 de julio de 1786 casó, en La Carraca, con María de los Dolores Peña López y dos años después logró que se le adjudicara la plaza de capataz de la sala de Gálibos. Poco a poco su buen hacer profesional comenzó a destacar ante sus superiores. En marzo de 1790 se le nombró primer delineador de construcción, y en 1793 fue requerido por el ingeniero director, Tomás Muñoz, para pasar a Málaga con varios ingenieros de Marina a fin de levantar los planos y hacer las nivelaciones del río Guadalmedina, desde su nacimiento hasta el mar, trabajos que dirigió el propio Muñoz. Sin duda éste había observado las condiciones del muchacho y, como veremos, con el tiempo iba a aprovechar sus conocimientos poniéndolo a trabajar a su lado.

En el Madrid de José I

En 1802 el propio ingeniero general José Romero y Landa le ordenó pasar a Madrid a sus inmediatas órdenes, comisionándolo luego a las del teniente general Julián Martín de Retamosa para auxiliarle en la delineación de varios planos de buques que le había solicitado la superioridad. La estrella de Echegaray parecía sonreírle, y sus avances profesionales corrieron parejos con el limitado y efímero auge que experimentó la construcción naval en las postrimerías del siglo XVIII.

Instalado con su familia en la Corte, su sueldo se había incrementado a 50 escudos mensuales, parvo haber para el sostenimiento de una familia que ya contaba con seis hijos. Todo ello le determinó a dirigir una instancia al Príncipe de la Paz exponiendo su situación, su desmedrado sueldo y suplicando la gracia de que se le duplicara a 100 escudos. Por supuesto su solicitud fue denegada, dada la difícil situación de la Tesorería de Hacienda, y sólo consiguió que se le concedieran otros 10 escudos de sobresueldo.

El 21 de abril de 1805, fue nombrado ayudante de construcción, confirmando su destino en Madrid. Pretendía que su hijo mayor, Dionisio, nacido en 1789, ingresara en la Academia de Ingenieros de Marina, pero las circunstancias no eran propicias. El hecho de que tras la promoción de 1805 no aparezcan ingresos en este cuerpo con el grado de ingeniero ayudante hace pensar en un cierre temporal de la Academia, que con el tiempo dará lugar, como se verá, a algunos ingresos en el cuerpo a través de otros mecanismos.

Sólo consiguió que Dionisio pasara a prestar servicios en la Armada como delineador del Departamento de Cádiz, lo que determinará su marcha a aquella ciudad.

A partir de aquí a José de Echegaray le iba a tocar vivir muy intensamente los trágicos sucesos que desembocaron en la Guerra de la Independencia: la caída de Godoy; la abdicación de Carlos IV; la entrada a caballo en Madrid, el 24 de marzo de 1808, de Fernando VII, el Deseado, que seguramente contempló desde las calles de Arenal o Mayor; su posterior salida rumbo a Francia; y la paulatina ocupación de la capital por las tropas de Murat. La consternación del pueblo madrileño ante los sucesos del 2 de mayo y la posterior represión del duque de Berg tuvieron que dejar una huella profunda en el patriotismo de Echegaray, sobre todo a la vista de las noticias que llegaban a la capital de la entrega de la corona de España al hermano de Napoleón.

Sin duda había que tener las ideas muy claras en el Madrid de aquellos aciagos meses, para que un hombre al servicio de la Administración como Echegaray no sufriese dudas, escrúpulos de conciencia y, en general, confusión ante, por un lado, los rumores, más o menos vagos en un principio pero cada vez más consistentes, de la resistencia armada que aquí y allá iba produciéndose ante el nuevo régimen; y, por otro, el acatamiento del mismo por hombres del prestigio de Mazarredo, Cabarrús, Urquijo y el resto de los que el 7 de julio pasaron a formar parte del ministerio del rey José. Pero cuando el 31 del mismo mes, tras la derrota de Bailén, el rey y las tropas francesas abandonan Madrid y éste estalla en manifestaciones de entusiasmo, cuando las tropas de Castaños entran en la ciudad y cuando, finalmente, el 24 de agosto éste celebra con delirio general la proclamación de Fernando VII por el marqués de Astorga, alférez mayor del Reino, Echegaray ya ha decidido su futuro.

De momento, a las órdenes inmediatas del ingeniero general de Marina, siguió trabajando en perfeccionar los planos de las reparticiones interiores de los buques de guerra. Trabajó igualmente en un proyecto para navíos de tres puentes de 80 y 74 cañones, y fragatas de 24 y 18. Pero la aproximación a Madrid de Napoleón con su ejército iba a determinar obligaciones más perentorias: desde fines de noviembre prestó su colaboración en la instalación de la batería que para la defensa de la capital se ubicó en el puente de Segovia, «y como por las troneras que se habían hecho a dicha batería no se podría dar a los cañones y obuses las diversas inclinaciones que pudiese convenir, ha sido quien dispuso las explanadas para que la artillería quedase a barbata» (8).

La imposible defensa de Madrid, con apenas 300 hombres de guarnición y dos batallones con un escuadrón de nueva leva, más los voluntarios civiles, no

(8) Estos datos y el resto de los que se consignan referentes a la estancia de Echegaray en el Madrid ocupado, correspondientes a las declaraciones del capitán de fragata José Luyando, el alférez de navío e ingeniero extraordinario de Marina Manuel Sánchez de Aranguren, y otros varios, además de las del propio Echegaray, obran todas ellas en el sumario militar que se le instruyó en la Isla de León a fines de 1809 por orden del Tribunal de Seguridad Pública a que se hace referencia en la nota 7.

impedía, como cuenta Mesonero Romanos, que el duque del infantado, el marqués de San Simón y el general Morla procuraran «dar alguna unidad a la defensa intentada por las masas populares, abriendo zanjas y formando parapetos en las inmediaciones de las puertas, distribuyendo el armamento y municiones de que podían disponer y procurando, en fin, calmar aquella excitación nerviosa, arrogante e insensata que dominaba al vecindario» (9).

Al acercarse los franceses, Echegaray, junto con su hijo Dionisio, que por entonces estaba en Madrid, marcharon a tomar parte en la defensa de la ciudad desde la Puerta de Toledo, cercana a su domicilio. Esta puerta se tenía por lugar estratégico de especial importancia, hasta el punto de que el propio conde de Toreno cuenta cómo el vecindario mató a puñaladas al regidor de Madrid, marqués de Perales, por creerlo vendido al enemigo y haberse fabulado que había pactado con los franceses la entrega de dicha puerta (10). Allí padre e hijo fueron destinados al rastrillo de la misma en compañía de unos cien paisanos armados y luego, con la misma gente, a custodiar la placilla de armas, lugar elevado cercano a la misma Puerta de Toledo, donde permanecieron hasta que el enemigo tomó la ciudad.

En un Madrid ocupado de nuevo, con sus puertas y alrededores controlados por los franceses, e incomunicado con el resto de España, Echegaray «no pensaba más que en salir de aquella opresión»; pero no veía la forma de hacerlo sin abandonar a su numerosa familia «en un pueblo que le era extraño y sin medios de subsistencia». Tenía entonces a su cargo a su mujer, dos hijos y tres hijas, todos ellos menores. De éstas, la más pequeña, de dos años, moriría meses más tarde «por falta de los auxilios necesarios». En consecuencia, decidió abandonar su puesto oficial y ocultarse de los franceses, disimulando su condición de miembro de la Marina y, al mismo tiempo, buscando medios para subsistir en una ciudad en la que pronto empezaron las delaciones. Los encontró trabajando a salto de mata en el oficio que mejor conocía: operar como carpintero en un obrador que había a la entrada de la calle de Calatrava «cuando salían algunas obras que pudiesen desempeñar unas manos que habían dejado de manejar las herramientas hacía el tiempo de veintiséis años».

Viendo que la ocupación continuaba, dispuso «que al menos el hijo mayor, Dionisio, que acababa de cumplir los diecinueve años, se pusiese a salvo», lo que hizo huyendo de la capital el 20 de diciembre de 1808 sin que la familia volviese a saber de él, hasta que, pasado el tiempo, el padre lo encontró de nuevo en El Puerto de Santa María trabajando a las órdenes del ingeniero director Fernando Casado Torres.

En Madrid la situación de los patriotas se hizo cada vez más difícil, llegando la población a una miseria extrema. Echegaray siguió en la ciudad «obscurido a todos los del gobierno intruso», lo que le llevó a situaciones de verda-

(9) MESONERO ROMANOS, Ramón: *Memorias de un setentón*, Madrid, MDCCCLXXX, p. 63.

(10) CONDE DE TORENO: *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*, Madrid, 1835, t. II, p.172.

dera indigencia. Y así, «a veces ha tenido que recibir algún alimento por vía de limosna, cuya miseria quería experimentar más bien que tomar encargos que no debían recibir los buenos patriotas; pues llegó el caso que por verlo miserable, un dependiente de las provisiones le propuso si quería ser uno de los agentes que había en la Casa de Gremios para cobrar las contribuciones de los sujetos que las han sufrido, cuya propuesta desecho en el momento, con desprecio no esperado al sujeto que se la propuso por vía de caridad».

Entretanto, seguía reuniéndose por las tardes y por las noches con sus compañeros de Marina, que le encubrían, pues, al decir de los testigos que depusieron en la causa que se le siguió en la Isla de León para averiguar su comportamiento, era persona «de quien hacía singular aprecio el mismo don Tomás Muñoz», el ingeniero general, a cuya casa acudía diariamente, lo mismo que al Depósito Hidrográfico, donde «sus conversaciones siempre respiraban el más acendrado patriotismo».

Sin embargo, la situación seguía empeorando y José Echegaray temía ser descubierto y obligado a prestar servicio a Bonaparte. Una nueva circunstancia determinó que su condición de ayudante de construcción al servicio de la Armada estuviera a punto de ser puesta en conocimiento de las autoridades. Para mayor regalo de la Corte, se habían unido entre sí los dos estanques de la Casa de Campo a fin de habilitar uno de mayor tamaño, y se habían trasladado a él las falúas y botes de Aranjuez. «Para esta Marina sólo tenían los franceses a un simple carpintero de ribera que había aprendido su oficio en Cartagena, y lo tenía la Excma. Sra. Duquesa de Osuna en los jardines y estanques de la Alamedilla» —es decir, en la hoy Alameda de Osuna, que en realidad no estaba ya en posesión de la duquesa, huida a Cádiz, sino del general francés Béliard, que allí residía—. «Que este pobre hombre había sido llevado contra su voluntad [a la Casa de Campo] y temía no poder desempeñar lo que allí pudiese ocurrir. Que supo que este Carpintero quería decir a un ingeniero francés, Mr. Carrafa, que en Madrid había un Ayudante de Construcción que podría desempeñar aquel pequeño arsenal. Que buscó al tal carpintero y le suplicó no dijese que había tal sujeto en Madrid, pero que, a pesar de haberse-lo ofrecido, estaba lleno de temor de ser empleado el declarante cerca del Rey intruso, y no reparaba ya en el abandono de su familia para salir de Madrid».

Otro acontecimiento le decidió definitivamente a buscar la fuga como única solución. Fue como consecuencia de una orden del ministro Mazarredo al ingeniero general para que todos los individuos dependientes del mismo solicitasen de nuevo sus empleos al rey. Ello le hizo ver la situación en que se hallaba su jefe y amigo, atrapado entre su obligación de cumplimentar la orden y su voluntad de no delatar a Echegaray. «Fue entonces a casa de su jefe y le dijo estaba resuelto a venir a buscar el Gobierno de su nación, y verificó su salida a muy pocas horas».

Así fue como el día 23 de agosto de 1809, José de Echegaray, «dejando a la Providencia a su mujer y dos hijas», salió de Madrid andando y ocultándose de las patrullas francesas, llevando de la mano a su hijo José, de doce años, «sin más equipaje que la ropa que tenían puesta, y sin más caudal que ciento

setenta y seis reales». Caminó sin pasaporte alguno hasta Pedro Muñoz, donde consiguió uno del corregidor de dicho pueblo, siguiendo luego su camino hasta La Carolina. Allí se presentó al general en jefe del ejército de la Mancha, quien le dio otro para llegar hasta Córdoba. Aquí el general Antonio de Gregorio, viendo que se habían acabado sus recursos y «tenía que mendigar para la subsistencia», le dio un nuevo pasaporte, esta vez para la Isla de León, donde al fin llegó el 21 de septiembre y donde se presentó al gobernador militar de la plaza y al comandante general de Ingenieros del Departamento.

Ingeniero de Marina

Habiéndose aprobado su conducta patriótica, se le destinó como maestro de Guardias Marinas del Departamento de Cádiz en el ramo de Construcción, y poco después, el 25 de enero de 1810, se le nombró ingeniero ordinario graduado «así por su antigüedad como por su suficiencia», pues «es de notoria inteligencia en el conocimiento de la Arquitectura Naval y en la delineación de planos». Su graduación militar pasó a ser la de teniente de navío. ¿Cómo tuvo lugar este paso de Echeagaray —y de algún otro— al escalafón de los ingenieros de Marina? Crespo Rodríguez alude al hecho, pero sin dar explicaciones al mismo: «Después de la promoción de 1805 se admiten ocho ingenieros, siete en la categoría de Ordinarios y uno en la de Extraordinarios sin haber pasado previamente por la categoría de entrada» (11). La clave está en el nuevo plan para los ingenieros de Marina aprobado por la Junta Central y circulado por el secretario de Estado de Marina en 20 de enero de 1809. La Junta había resuelto:

«Primero, que además de los dos Ayudantes de construcción, cuatro Contra maestres, y seis Ayudantes de éstos que señala la Ordenanza, se empleen en cada arsenal tres ingenieros ordinarios de conocido celo para el servicio del Rey y de la Patria. Segundo, que para llegar a estos empleos de ingeniero que se aumentan a el reglamento sea circunstancia precisa haber servido de carpinteros de ribera o de calafates, haber pasado por las clases de Capataces y Ayudantes de contra maestres de construcción y obtenido en ellas las graduaciones de ingeniero. Tercero, que los delineadores deben pasar a las clases de contra maestres de construcción y tener en ellas las graduaciones expresadas para ascender a ingenieros, si tuviesen méritos que los hagan acreedores; pero han de haber servido en la clase de carpinteros como queda dicho [...]. Quinto, que de la misma clase de contra maestres de construcción se ascenderá a la de ayudantes, según el artículo 599 de la Ordenanza de

(11) CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: «Un poco de historia. Promociones de Ingenieros Navales desde 1781», en *Ingeniería Naval*, año XXXIV, núm. 373 (julio 1966), p. 235. *Ibid.*, *II Centenario de las Enseñanzas de la Ingeniería Naval (1772-1972-1973)*, Madrid, 1975, p. 184.

arsenales, graduándoseles de ingenieros ordinarios y si, por sus servicios, pasasen a vivos tomarán la antigüedad establecida en la Ordenanza general de la Armada para oficiales de ella. Sexto [...], y el premio a sus servicios serán los ascensos a ingenieros en segundo y los demás señalados a los Oficiales de su cuerpo» (12).

Sería, pues, uno de los pocos ingenieros que iba formar parte del cuerpo sin haber pasado por la correspondiente Academia. Por RO de 13 de abril de 1810 se le destinó al arsenal de La Carraca en funciones de su nuevo empleo, por más que la situación bélica le iba a obligar dos meses después a hacerse cargo de una de las baterías del arsenal, sin perjuicio de sus funciones facultativas.

Otra RO de 24 de mayo de 1811 le concedió el empleo de ingeniero ordinario en propiedad, figurando así en el Estado General de la Armada de dicho año. De nuevo se le encomendó otro destino que lo iba a llevar a territorios muy alejados de Cádiz, concretamente al Virreinato del Río de la Plata en la América hispana.

Aventura y desventura americana

Los movimientos independentistas habían tenido eclosión en aquel Virreinato el 25 de mayo de 1810, fecha en que la Junta Revolucionaria de Buenos Aires declaró fenecida la autoridad del virrey Hidalgo de Cisneros. Pero otras zonas del virreinato habían quedado extrañas al movimiento de Buenos Aires y fieles al régimen colonial; entre ellas estaba la Banda Oriental —el actual Uruguay—, desde la que el nuevo virrey, Francisco Javier de Elío, trataba de mantener la resistencia y aun propiciar la recuperación de los territorios perdidos. Se iniciaba así una larga guerra con dos núcleos enfrentados: Buenos Aires y Montevideo.

Era por entonces comandante general del Apostadero un preclaro marino, José María de Salazar, cuyas relaciones con Elío fueron de mal en peor desde la llegada de éste. Elío, de carácter intransigente, y muy poseído de su propia dignidad, pretendió reiteradamente desconocer la autoridad de Salazar en el Apostadero y tomar decisiones a su antojo sin contar con el marino. Salazar informó una y otra vez al secretario del despacho de Marina de esta tensa situación, que poco a poco había ido degenerando hasta llegar al insulto personal, y reiteradamente solicitó, sin conseguirlo, ser relevado de su cargo (13).

(12) Esta disposición fue reproducida en *Observaciones a los títulos 6, 12 y 13 de Ingenieros, Constructores, Maestranza y Arsenales pertenecientes al proyecto de Decreto Orgánico de la Armada Naval*, por D. Josef Antonio MUÑOZ, Arquitecto de Marina, Cartagena, 1821.

(13) NOVOA ZIESENIS, Silvia Mabel: *José María Salazar y la independencia argentina (según informes de la Marina española)*, tesis doctoral defendida en la Universidad Complutense en 1974; copia mecanografiada en Museo Naval de Madrid, fols. 233, 234 y 311.

La situación del Apostadero era de lo más apurada, sin repuestos, sin hombres y sin medios económicos, y como los trabajos en el mismo no se desarrollaban con la intensidad que requería Elío, éste centró sus iras en el ingeniero, en cuya defensa hubo de salir el propio Salazar en un informe al secretario del despacho Vázquez de Figueroa de 9 de mayo de 1811 (14). Fueron estas circunstancias las que aconsejaron a este último enviar a destino tan delicado a un ingeniero maduro y con experiencia, buscando así una solución a esta nueva querrela entre Elío y Salazar, de cuyas personas no se podía pensar prescindir en aquellos momentos tan difíciles para Montevideo.

Para este puesto se pensó en José de Echegaray, a quien, por R.O. de 5 de junio del mismo año, se le comisionó a aquel Apostadero. Éste embarcó en el bergantín-correo *Tigre* llevando en su compañía a su hijo Juan José de catorce años. Desde su llegada Echegaray pasó a encargarse del ramo de ingenieros, dirigiendo todas las obras del Apostadero. Trabajo y problemas no iban a faltarle a la vista del estado del mismo, y en especial de su arsenal, como el propio Salazar había denunciado poco antes en otro informe: «... ni hay materiales, ni como comprarlos ni se pagan jornales [...] y por otra parte no se paga a la oficialidad, que ignoro como subsiste, ni a la marinería y tropa con su corto sueldo» (15).

Durante un breve período de armisticio con los criollos sublevados Elío regresó a España, siendo reemplazado por Vigodet, nombrado capitán general del Río de la Plata. También Salazar regresó a la Península, siendo sustituido en el mando del Apostadero por Miguel de la Sierra. Pero el armisticio duró poco y en abril de 1812 se reanudaron las hostilidades con los insurgentes. No es cosa de relatar aquí aquella guerra, ni siquiera el sitio de Montevideo por parte de éstos, que se convirtió en permanente a lo largo de 1812 y 1813, y que terminó con la capitulación de Vigodet el 23 de junio de 1814. Ese día las tropas de la Junta bonaerense, en buena parte inglesas y norteamericanas, entraron en la plaza.

Empezaba así un capítulo infausto para muchos de los que, con la mira puesta en su patria, habían ofendido la bandera de ésta en aquellas lejanas tierras hasta el último instante. Una mínima parte de los miembros del Ejército y de la Armada, los de más alta graduación, prisioneros en un primer momento, fueron luego devueltos a España. Pero ¿y el resto de los que componían nuestras fuerzas en aquel Virreinato? Sobre ellos cayó el olvido, como sobre tantos otros prisioneros de las guerras independentistas de América. España —sus gobernantes— les volvieron la espalda como a objetos insertables. Entre estos últimos estaba el teniente de navío ingeniero José de Echegaray. A partir de aquí una espesa niebla se extiende sobre éste y sus compañeros de infortunio, que sólo en parte hemos podido disipar en base a una carta escrita por aquél, que felizmente se conserva, y a la información

(14) Museo Naval De Madrid, *Colec. Salazar*, Partes e informes de D. José María Salazar, ms. 2178, doc. 2, fols. 43-96.

(15) Informe de 22 de octubre de 1810, citado por NOVOA ZIESENIS, *o.c.*, f.º 310.

gubernativa que, muchos años después, se le instruyó en averiguación de sus circunstancias durante el tiempo que estuvo prisionero (16).

La carta la recibió la esposa de Echegaray cinco años después de la caída de Montevideo, durante los cuales ni ella ni el Departamento habían sabido nada de su marido. Está datada en «Santa Elena (alias) las Bruscas, el 30 de noviembre de 1818», y había sido confiada a un compañero de prisión, el capitán Joaquín Barrera, que había conseguido su liberación gracias a la mediación del propio general San Martín, a quien conocía. En ella expresa la situación de desesperanza respecto del abandono en que los tiene su país: «Yo como no tengo conocimiento alguno con personas que me puedan proporcionar semejantes ventajas, ya tengo consentido morir en el estado que me hallo; pero estoy conforme a todo cuanto me pueda suceder, pues veo que nuestra redención está cada vez más remota si Dios no hace un milagro». Tampoco recibía carta alguna de su esposa y de sus hijas, que desconocían su paradero a pesar de las muchas cartas que José dice haberles escrito, y que sin duda no llegaron a su destino. En su desesperación, continuaba: «En fin, yo creo que es en vano escribir más cartas, estoy por creer que ni mi muger ni mis hijas existen; mi hijo Dionisio tampoco debe existir». Cuenta la situación en que se encuentran los prisioneros: «... al que se fuga de aquí, si se le aprende, se le pone una cadena, y está aquí en presidio, y quando no es aprendido el oficial que se fuga se sortean todos y al que le toca la suerte va a presidio a la Capital, en donde ya hay seis oficiales». Terminaba dando entrañables noticias de su hijo Juan José, siempre a su lado desde que ambos dejaron la Península: «Juan José ha estado a verme hace cinco días, y como no lo quiero tener aquí a que pase tantos trabajos como yo, vive en la Guardia de los Ranchos a 28 leguas de aquí. El día 7 de éste hubo un incendio en dicha Guardia, se quemaron siete casas una de ellas la donde vivía Juan José, en cuya quema perdió toda su ropita y a mi me dieron el susto de que él había peresido; mira que noticia para un Padre afligido».

El teniente coronel José Piris, sargento mayor del regimiento de Infantería fijo de Buenos Aires, al deponer como testigo en la información que en 1821 ordenó el comandante general del Departamento de Cádiz, relató así los acontecimientos tras la capitulación de Vigodet:

«... de cuyo resultado, no habiendo cumplido los tratados el General Insurgente, fue conducido como prisionero entre todos los que nos hallábamos de Guarnición a Buenos Ayres el Teniente de Navío Dn. José Echegaray, y de este destino fue remitido el expresado a las Guardias de la Frontera, y a los dos meses de estar en ellas nos remitieron en calidad de Presos a la Provincia de Córdoba, donde fuimos repartidos en aquella jurisdicción hasta el año de mil ochocientos diez y siete que hicieron bajar al expresado Echegaray como a todos los demás a un Depósito que hicieron de prisioneros a cincuenta y dos leguas al Sur de Buenos Ayres, donde pasó el nominado Echegaray los mayo-

(16) Ambos documentos en VISO, *Expedientes personales*, leg. 351 citado.

res trabajos hasta el año de mil ochocientos veinte que se fugó a la Plaza de Montevideo burlando la Vigilancia de la Guarnición que nos custodiaba, habiendo manifestado en todo este tiempo la mayor resignación y sufrimiento por conservar los sentimientos de un Verdadero Oficial siempre adicto al Partido de las tropas de S.M.».

En parecidos términos se expresaron otros testigos. Así fue como tuvo lugar la fuga de Echeagaray el 25 de abril de 1820 y su paso a la cercana Montevideo, ocupada desde 1817 por fuerzas portuguesas que trataban de anexionar a Portugal la antigua Banda Oriental. Nada se sabe de sus trabajos y riesgos en los meses subsiguientes, hasta que el 8 de marzo de 1821 logró presentarse en el Departamento de Cádiz.

Reencuentro con una España distinta

Una de las primeras sorpresas con que se encontró a su regreso a España fue la de que ahora figuraba en el Estado General de la Armada como ingeniero ordinario, pero dentro de la categoría de ingenieros prácticos que estaban fuera de Reglamento. Los pocos ingenieros que se encontraban en aquella circunstancia eran los que habían ingresado en el cuerpo al amparo de las disposiciones de la Junta Suprema, no reconocidas por Fernando VII. En definitiva, se le mantenía como tal ingeniero y con la misma asimilación militar, pero incluido en un grupo aparte del escalafón general.

Esto por lo que afectaba a su situación personal; pero no eran menores los cambios habidos en España y en la Marina. Había dejado atrás una situación de guerra, pero en la que los españoles —al menos los no afrancesados— se unían codo con codo frente al invasor. Encontraba ahora una España oficialmente en paz, pero en la que las tensiones entre doceañistas, vinteañistas y realistas creaban un ambiente de fuerte tensión, menos épico; pero más sujeto a las pasiones del odio, la venganza y el desorden. Por otro lado, tras una guerra devastadora, la situación económica había alcanzado límites extraordinarios de deterioro (17). La misma iba a afectar duramente a la Marina en general y al cuerpo de Ingenieros de la misma en particular. Con fecha 27 de diciembre de 1821 las Cortes aprobaron un Decreto orgánico de la Armada, cuyo título VI, «De los constructores», regulaba la desaparición del cuerpo como tal, decretando que los ingenieros hidráulicos quedaran incorporados a la Armada con sus empleos, sujetos a las comisiones que el Gobierno tuviera a bien encomendarles según sus conocimientos; y que se proveerían las plazas de constructores que en cada momento se estimasen necesarias. De esta manera iba a privar a favor de Echeagaray su origen como constructor, por encima de la condición de ingeniero que había obtenido con los años. Por R. O. de 29

(17) Véase VICENS VIVES, J.: *Historia económica de España*. Ed. Vicens Vives, Barcelona, 1967, p. 667 y 668.

de abril de 1922 pasó destinado a Madrid para servir a las inmediatas órdenes del comandante principal de Ingenieros Joaquín La Croix, y luego, otra de 26 de agosto siguiente lo destinó a la Jefatura del Almirantazgo. No obstante, cuando los Cien Mil Hijos de San Luis entraron en España para reponer a Fernando VII en su poder absoluto y ocuparon Madrid, todo debió hacer recordar a Echegaray la situación vivida por él en 1808, y ante la posibilidad de una larga contienda, adoptó bando y consiguió ser destinado a Cádiz a las órdenes del comandante general de La Carraca.

Aunque poco después, repuesto ya Fernando VII como rey absoluto, el cuerpo de Ingenieros fue rehabilitado por breve tiempo, la situación de la Hacienda hizo ver la necesidad de suprimir los menos precisos de los cuerpos particulares, entre los que se consideró había que incluir el de Ingenieros, junto con las Brigadas de Artillería y los Batallones de Infantería de Marina. Se llegó así, por lo que a los ingenieros se refiere, a la misma conclusión decidida ya en el derogado Decreto Orgánico de 1821 (18). Estas medidas tenían como tético telón de fondo una Marina en trance de extinción.

Por lo que se refiere a los ingenieros «Al cesar las construcciones faltó la práctica y el dominio que da el ejercicio de la carrera; los elementos jóvenes, con pocos conocimientos y sin afición, imposible a la vista del estado moribundo y desesperado de la Armada, ante la perspectiva de destinos en los Departamentos en donde se cobraba mal y poco, preferían pasar a las obras hidráulicas y trabajos hidrográficos donde por lo menos se cobraba. ¡Iban faltando los viejos!» (19). «Mengüados tiempos —llega a decir Fernández Duro—. Mengüados y tristes».

Director principal de Construcción

Consecuencia de todo lo anteriormente dicho fue la real resolución de 31 de agosto de 1825 que suprimía el cuerpo de Ingenieros y creaba en su lugar el de Constructores e Hidráulicos, al que un reglamento de 9 de marzo de 1827 ponía bajo las órdenes de un director principal de construcción.

Inmediatamente se constituyó una Junta para decidir las personas que iban a componer este nuevo Cuerpo. La formaron Joaquín Pery, Lorenzo Lorca y José de Echegaray, bajo la presidencia del teniente general Tomás Ayalde. El secretario de Estado de Marina propuso poco después a Echegaray como director principal de construcción, si bien una R.O. de 5 de enero de 1828 le confirió este empleo con carácter de «interino», una interinidad que —como ocurre con frecuencia en nuestra Patria— se convirtió en

(18) FERNÁNDEZ DURO, Cesareo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1972-1973, t. IX, p. 221 y 222. Igualmente CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*, Madrid, 1979, p. 58 y 59.

(19) CRESPO RODRÍGUEZ, R.: «Historia de la Ingeniería Naval Española» en *II Centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval, o.c.*, p. 29.

permanente, pues se prolongó nada menos que catorce años, hasta la muerte de José de Echegaray.

El nuevo director iba a sufrir el calvario de tener que desempeñar una función a la que las circunstancias económicas y políticas privaban de medios para su desarrollo. A la desastrosa situación de la Hacienda, habría que añadir los efectos de la primera guerra carlista, que había hecho aún más crítica la situación del Tesoro, singularmente comprometido por el pago de las armas que suministraba Inglaterra (20). La Marina apenas podía mantener las instalaciones existentes y poner alguna de ellas en estado de servir de nuevo después de años de abandono. Olvidándose, salvo circunstancialmente, de construir, todo lo que podía hacerse era revisar, reparar y, en el mejor de los casos, carenar (21). Si acaso, tratar de introducir pequeñas mejoras técnicas en las pocas construcciones que pudieron llevarse a cabo, como las aplicadas a algunos buques construidos en Ferrol. Concretamente, entre 1828 y 1842, época en que Echegaray estuvo al frente de los constructores, sólo pudieron botarse para la Armada cuatro fragatas, una corbeta y nueve bergantines, todos ellos a vela (22).

Hacia un nuevo Cuerpo de Ingenieros

Pero a falta de poder desarrollar una labor constructora hasta el extremo que sin duda hubiera deseado, otros temas ocuparon a Echegaray. No fue el menor el de colaborar en el intento de restablecer el fenecido cuerpo de Ingenieros. Al hacerse cargo Figueroa por tercera vez del Despacho de Marina, tomó la decisión de dar nueva vida a aquel cuerpo, consiguiendo de la reina la firma de la R.O. de 11 de febrero de 1843 aprobando tal iniciativa. El mismo mes solicitó de la Junta Superior de Gobierno de la Armada la redacción del correspondiente reglamento; y ésta, a su vez, encargó de su estudio y redacción a una comisión formada por Lorenzo Lorea, José de Echegaray y Vicente Teixeiro, la cual, cumplimentando el encargo, presentó el proyecto el 30 de junio del mismo año.

El proyecto constaba de una introducción y 115 artículos. En aquélla se manifestaba la conveniencia de volver a unificar a los constructores e hidráulicos en un cuerpo que se adecuara a la ordenanza de arsenales de 1776 —es decir, a lo que era el antiguo Cuerpo de Ingenieros— y que tuviera la condición de cuerpo militar; así como de dotarlo de todos los conocimientos que requería un cuerpo esencialmente científico. Figueroa solicitó diversos asesoramiento, y que se reunieran en La Carraca las dos ramas de constructores e hidráulicos, bajo la dirección de Echegaray, para poner en práctica el sistema de cuenta y razón previsto en la citada ordenanza. Pero, entretanto, la caída

(20) VICENS VIVES: *o.c.*, p. 653.

(21) A este respecto resulta significativo el siguiente dato: los 3.500 obreros que el arsenal de El Ferrol tenía en 1790 se habían reducido a 87 en 1833. RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*, Barcelona, 1980, p. 35.

(22) AA.VV.: *El buque en la Armada española*, 1981, pp. 426 y 427.

del Gabinete de Martínez de la Rosa provocó la salida de Figueroa del ministerio en junio de 1835, dando al traste con todo lo proyectado. Habría que esperar otros trece años, hasta que por R.D. de 9 de junio de 1848 se dispusiera la reorganización del cuerpo de Ingenieros y el establecimiento de su escuela especial.

Escritor, proyectista y compilador

Del interés de Echegaray por todo cuanto afectase a la construcción naval de su época da fe la recopilación que a lo largo de toda su carrera, y en una serie de volúmenes manuscritos por él mismo a los que luego se hará mención, fue haciendo de diversos proyectos que le fueron encomendados, planos de navíos, libretas de dimensiones, etc.

Se le puede achacar a José de Echegaray cierta falta de conocimientos teórico-matemáticos, al estilo de los que habían empezado a impartirse en las escuelas de ingenieros navales del continente. Su carrera profesional había discurrido por las sendas de la técnica práctica, eso sí rigurosa y constante. Pero tampoco hay que colegir de aquí que estuviera ayuno de tales conocimientos, que fue adquiriendo a través de muchos años de formación autodidacta. Diremos que en su formación pesó más lo experimental y pragmático, al estilo de lo que era usual en los ingenieros británicos de su época, que la formación teórica al uso francés.

Lo cierto es que quiso decantar toda la experiencia y conocimientos que sobre construcción naval había ido adquiriendo a lo largo de su vida en un *Diccionario de Arquitectura Naval*, cuya redacción terminó en 1830, y cuyo manuscrito elevó al entonces secretario de Marina Luis María Salazar. En escrito de 2 de julio de 1830 le dice entre otras cosas: «Tengo la honra de ofrecer a V.E. un pequeño homenaje de mi gratitud presentándole un Diccionario de Arquitectura Naval que he redactado en los términos técnicos más usuales de la Construcción». Lo destina, según expresa, «a facilitar la instrucción y adelanto de los Jóvenes que se dediquen a la utilísima ciencia de la Arquitectura Naval». Al margen consta una nota de Salazar: «Contéstese el escrito con agradecimiento y pásese la obra al Sr. Castillo» (23).

Pero esta solicitud de publicación se cruzó con otra del capitán de fragata Timoteo O'Scanlan, antiguo ingeniero hidráulico también, quien venía instando que se le imprimiera un vocabulario marítimo trilingüe que tenía concluido desde 1829. El Ministerio le había mandado acudir a Madrid a fin de encargarle un diccionario marítimo que tuviese como base su propia obra, además de otras que, manuscritas o impresas, existían en el Depósito Hidrográfico. El borrador que redactó entonces O'Scanlan no llegó a convencer del todo a la superioridad, por lo que se encomendó al oficial de la Secretaría del Despacho Manuel del Castillo que lo revisase. Así lo hizo éste, incorporando, entre otras

(23) MUSEO NAVAL: *Diccionario Marítimo II*, signatura Ms. 2090, fols. 28 y 29.

cosas, gran parte de las voces y conceptos del Diccionario de Echegaray (24). Así fue como la obra de Echegaray, sin conseguir una publicación independiente, quedó inserta en otra de ámbito más amplio que iba a ser atribuida a Timoteo O'Scanlan, quien sin duda fue su compilador y el responsable de buena parte de sus voces, pero no su único autor. Así lo reconoció el propio Fernández Navarrete, quien, al prologar el *Diccionario marítimo*, dice: «Entre las obras que se han tenido presentes en esta última revisión no puede dejar de citarse el precioso *Diccionario de arquitectura naval* formado por don José de Echegaray, teniente de navío, primer constructor de la Real Armada en el Departamento de Cádiz, y Director principal interino del cuerpo de constructores» (25). Por su parte, un historiador actual de temas navales, el profesor Hernández Yzal, confirma que, en lo que a construcción naval se refiere, «una verdadera puesta al día de la materia la constituyó la obra del teniente de navío José de Echegaray, especializado en construcción naval, titulada *Diccionario de Arquitectura Naval*, y concluida en el año 1830, inmediato precedente del *Diccionario Marítimo Español*, y una de las que sirvieron para poner al día y repasar el contenido del mismo» (26).

Echegaray llevaba años solicitando su merecido ascenso, pero la voluntad política de que el cuerpo siguiera teniendo el carácter civil que se le había dado, después de su regreso de América, hacía que sus solicitudes encallaran. Al fin, por RO de 30 de julio de 1835 se le concedió distintivo de capitán de fragata, pero tendría que esperar a otra de 17 de agosto de 1838 para recibir la graduación de este empleo. Nuevamente, por RO de 24 de julio de 1839, se le concedió graduación de capitán de navío. En fecha incierta de 1842, y tras sesenta y nueve años de servicio a la Marina, falleció en La Carraca cuando se hallaba dirigiendo la carena del navío *Soberano*.

En 1849, siete años después de su muerte, su hijo Dionisio, por entonces jefe político dependiente del Ministerio de la Gobernación, dirigió un escrito al ministro del ramo manifestando haber heredado de su padre «una porción considerable de planos de buques de guerra españoles que ya no existen, formados por él; así como varios proyectos suyos, unos puestos en ejecución y otros que no lo han sido; una colección de libretas manuscritas de dimensiones y otras noticias curiosas, cuyos objetos pueden ser útiles para el nuevo Cuerpo de Ingenieros de marina o ya para depositarlas en el Museo naval». El ministro de Marina, por RO de 23 de mayo de 1849, aceptó dicha oferta, y designó para hacerse cargo de la documentación al director del Museo Naval (27).

(24) Así se deduce de una carta de Echegaray dirigida al propio Castillo en la que le daba cuenta de haber recibido tres ejemplares del recién publicado *Diccionario Marítimo*, y en los que echaba de menos algunas de las voces de su propio Diccionario; cosa que Castillo negará posteriormente aclarando los lugares donde estaban incorporadas. *Ibidem*, fols. 41-49.

(25) *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831, p. XLIV, nota 24.

(26) HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: en la voz «Diccionario» de la *Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, 1982, vol. III, p. 738.

(27) Viso del Marqués.; *Expedientes personales, Ingenieros*. Echegaray y Peña, Dionisio, leg. 24.

Años más tarde, Fernández Duro en sus *Disquisiciones Náuticas* relacionó una serie de obras manuscritas de José de Echegaray existentes por entonces en la Biblioteca del Ministerio de Marina (28). Manuscritas por él se conocen igualmente al menos otras dos obras más (29).

(28) *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1880, t. V, p. 286 y 287. La relación es la siguiente: *Bote al agua de embarcaciones grandes*, Ferrol, 1771, un tomo en 16.º; *Verdaderas fragatas de 26 cañones de a 8, fabricadas por D. Francisco Gautier*, año 1768, un tomo en 16.º, que contiene también el trazamiento de la fragata *Santa Clara*, construida por el mismo Gautier, en 12, y la *Santa Rufina*, para viajes dilatados de Indias, Ferrol, 1772, un tomo en 16.º; trazamiento del navío *San Justo*, construido en Cartagena por Gautier, y del nombrado *La Purísima Concepción*, un tomo en 16.º. Urcas afragatadas de D. Francisco Gautier, llamadas ordinariamente fragatas de carga, un tomo en 16.º; Noticia de la jarcia que incluye el aparejo de los buques de guerra de S.M. Británica, desde 100 hasta 14 cañones, con expresión de las menas de los cabos, número de filásticas de cada cordón y especie de colchado, reducido a menas españolas, un tomo en 16.º; *Libreta de la delineación de los planos de las fragatas Santa Tecla y Santa Ana*, un tomo en 16.º; *Libreta para la delineación de los planos de los seis navíos construidos en Guarnido por don Francisco Gautier y el de los navíos San Julián*, y otro de 70, que sólo está en proyecto, un tomo en 16.º; Planos del bergantín *Pastoriza*, bombardas *Santa Úrsula* y bombardas *Proyectada*, un vol. en 16.º; Plano del navío nombrado *San Dámaso*, construido en el departamento de Cartagena en 1776. Contiene también los planos del navío *Miño* y la balandra *Natalia*, un tomo en 16.º; trazamiento de una balandra de 22 cañones de calibre de a 8, de la goleta *Americana* y del navío *San Ildefonso*, un tomo en 16.º; reglamento que comprende las dimensiones y proporciones de los buques de guerra españoles, tanto en sus cascos como en sus arboladuras. Traducido del inglés, un tomo en 4.º. El mismo autor en su obra citada *Armada española [...]*, t. VII, pp. 419 y 420, incluye la siguiente referencia: «1776. *Delineación de los planos de navíos, fragatas, urcas bergantines y balandras de la construcción Gautier*, por el teniente de navío D. José de Echegaray, primer constructor del departamento de Cádiz. Varios volúmenes manuscritos en la Biblioteca Central de Marina».

(29) *Libreta de los gruesos de madera, peruería y arboladura para un pailebot de 70 pies de eslora que monta un cañón giratorio de a 18 y cuatro pedreros de a 3, por D. José de Echegaray*, Madrid, 1839-febrero-9 (MUSEO NAVAL, *Construcción doc.*, Ms.1.679, fols. 47-51); y *Libreta de los gruesos de maderas, herrajes y arboladuras para un lugre de 70 pies de eslora, 20 de manga, y 8 de puntal, por D. José de Echegaray*, Madrid, 1839-febrero-26 (*Ibid*, fols. 52-56).