

LA «VERDAD PROVISIONAL» SOBRE LA SUPUESTA CARTA DE JORGE JUAN A CARLOS III

José María SÁNCHEZ CARRIÓN
Doctor ingeniero naval
Socio de Honor de la Asociación de Ingenieros Navales
y Oceánicos de España

Preámbulo



OBREPASADO el año del tercer centenario del nacimiento de Jorge Juan, en el que se desarrolló gran cantidad de eventos culturales, se podría pensar que quedasen pocos episodios de su vida todavía por investigar. Sin embargo ni está escrita su biografía ni aclarados algunos espacios oscuros de aquella vida sobresaliente del Siglo de las Luces.

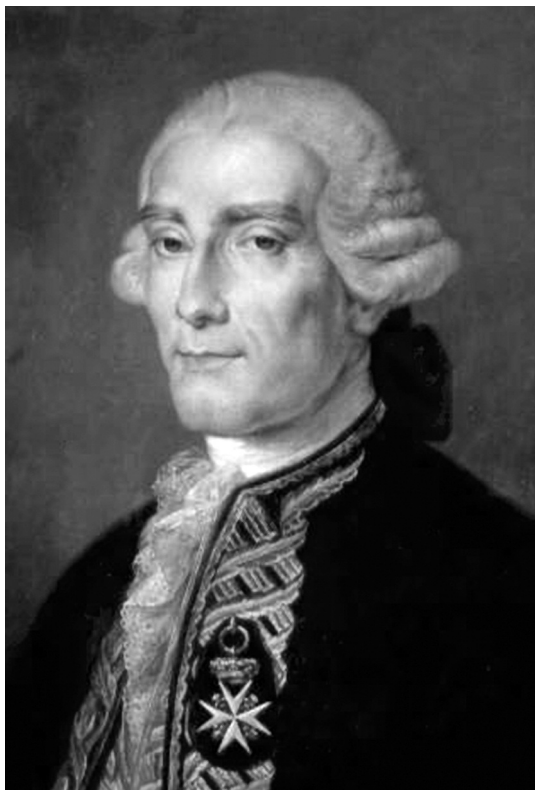
Uno de estos puntos oscuros, incluso para gran parte de los historiadores, es la existencia o no de esa célebre carta premonitora que Jorge Juan escribió para ser entregada después de su muerte a Carlos III.

Este autor, como todos los que nos hemos ido acercando a Jorge Juan, dio por buena su existencia, dado el gran número de referencias que de una u otra forma la validaban, y principalmente lo hizo en uno de sus primeros trabajos en colaboración con el almirante Cerrolaza (1). Después, localizadas en el Archivo de la Academia de la Historia (2) y en el Archivo del Museo Naval de Madrid (3) diversas versiones manuscritas, me empezaron a entrar dudas sobre el original de la «copia de la carta que dejó escrita el Jefe de Escuadra

(1) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, y CERROLAZA ASENJO, José Angel: *El enigma de la creación del Cuerpo Patentado de Ingenieros de la Marina*, noviembre, 2003, y *Solución al enigma de los orígenes del Cuerpo de Ingenieros de Marina. Ingeniería Naval versus Ingenieros Navales*, diciembre, 2004.

(2) ARAH: Colección Mata Linares, tomo VI, fol. 162.

(3) MNM, ms. 2.164.



Jorge Juan y Santacilia. (Foto: archivo RGM).

don Jorge Juan para ser entregada a S. M. después de su muerte», como reza de esa o semejante redacción en los documentos localizados.

Con motivo de las investigaciones realizadas para la preparación de mi tesis doctoral (4), incluí en ella unos comentarios sobre el «testamento político» de Jorge Juan, en los que se expone, aunque quizá de forma algo heterodoxa con lo escrito hasta ahora, pero de un modo riguroso y difícilmente refutable, mi «verdad» sobre esa carta.

Esa afirmación de veracidad tiene el sentido que le da Karl Popper cuando afirma que «en ciencia toda verdad es provisional porque nunca se puede demostrar de manera definitiva» o, lo que es lo mismo, todo enunciado científico es «provisional para siempre».

Texto de la carta

En esta ocasión se ha preferido transcribir el manuscrito en lugar de incluir un escaneado del original y, aunque se ha mantenido la redacción en su escritura, se ha modificado la ortografía y se han expandido las abreviaturas y contracciones para hacer su lectura más fácil.

«Señor: La ninguna ambición de mandar, ni a adquirir interés en servicio del gran Padre de V. M., su glorioso hermano, y continuación en el de V. M.,

(4) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *Los ingenieros de Marina, motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones*. Tesis UPM-2009, sin publicar.

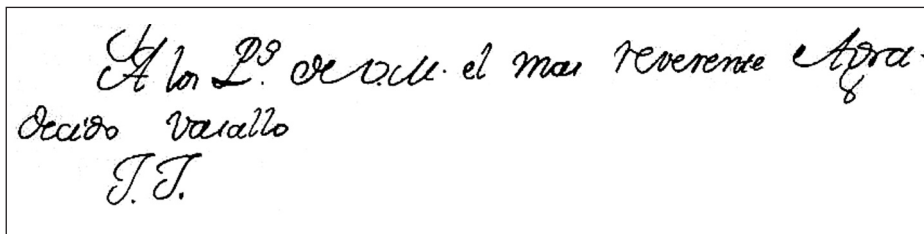
es una de las evidentes pruebas que acreditan el finísimo amor con que he correspondido a las honras recibidas de tres tan admirables Monarcas, procurando desempeñar con el mayor celo y pureza sus repetidas graves confianzas, sin aquellos objetos a que comúnmente se aspira; pero considerando mi desconfianza por bastante este mérito, para poseer el concepto de un verdadero fiel vasallo de V. M., porque acaso la emulación habrá podido imprimir en S. Real ánimo una contraria idea a esta realidad por fine mui diversos delos que son rectas intenciones de V. M., no me permite mi lealtad omitir el dejar traslado a Su noticia “el último aviso”, que me impulsa el escrupulosa nace de la religiosa cuenta que estoy para dar a Dios, diciendo con ingenuidad positiva que la actual construcción de navíos, y más buques destinados al uso dela Armada de V. M., que debiera ser temida, no solo es inútil, en todas sus partes, sino que preveo el honor delas Armas, vasallos y Estado de V. M. en peligro inevitable de perderse en un solo día, sin contar con la destrucción del Erario empleado en fabricar, y costear lo que nada sirve, cuyas ruinas no se reparan en muchos siglos, como bien comprenderá la grande y clara penetración de V. M.

Quedo conociendo que los enemigos, no tanto míos como del servicio de V. M. guardan estudiada con afectación misteriosa, la arte de persuadir, suponiendo que yo tengo el corazón inglés, y odio inmortal a todo lo que hace relación con la Francia; medio engañoso con que siempre han procurado apartar dela apreciable gracia de V. M. ¿ y que ha resultado de esta máxima? Nada más que manifestar al mundo una formidable guerra política del Estado, y que está sufriendo España, barriéndola por todas partes con el embozo de este fomentado motivo.

Protesto porque lo debo a Dios, y a V. M. que jamás he tenido amor, ni aborrecimiento, a nación ni Potencia alguna, por todo lo que no fuese contrario a el mejor servicio de V. M., tomando siempre de Inglaterra, Francia y otras Potencias, y Naciones, lo que he tenido por bueno, para emplearlo con otros desvelos en producir a la patria lo que pudiera serle de alga utilidad, para mayor gloria del poder de V. M., sin perdonar fatiga ni perdonar por ello logro de tan importantes fines.

Yo no me hallo en estado de alcanzar con la vista las desgracias que amenazan a España el presente sistema, pero V. M. mismo, sino lo remedia pronto, ha de ser testigo presenciar para llorarlas: dignese V. M. leer por sus propios ojos estas verdades, y créalas para apreciarlas, no como inspiradas por Jorge Juan, sino como hijas de un Alma que le estima, y va a dar cuenta a Dios, a quien suplico dilate la importante vida de V. M., muchos años como deseo» (5).

(5) ARAH: Copia de la misma se encuentra en la Colección Mata Linares, tomo VI, fol. 162, y MNM, ms. 2.164.



Alon Pº de velle el mar Reverente Arriaga
Pedro Varallo
J.T.

Comentarios a la carta

La historia novelada, a la que se le ha dado un valor histórico incuestionable hasta ahora, cuenta que Jorge Juan, moribundo y apartado del poder desde hacía algunos años (entre ocho y dieciocho según distintas versiones), en lo referente al control de las obras de los arsenales y de las construcciones navales escribe una carta al Monarca para prevenirle de las negativas consecuencias que tendría para la Corona la política de construcción naval que se estaba llevando de acuerdo con la nueva estrategia política de Julián Arriaga.

Los primeros comentarios se amparan bajo el paraguas de aquella máxima jurídica romana de *Excusatio non petita, accusatio manifesta*:

Se justifica que nunca ha ansiado posición, mando o poder. Muchos son los textos que tratan de la posible sustitución de Arriaga y en todos ellos aparecía Juan como ministrable. La propia operación montada con el secretario de Hacienda Múzquiz para construir doce buques en Ferrol, seis en Cádiz y dos en Génova se interpreta como un intento de dar un golpe de timón a la política naval de Arriaga (6).

Y en cuanto a su desmentido sobre lo que dicen de él —que tiene «el corazón inglés y odio mortal a todo lo que hace relación con Francia»—, no es creíble esto último, ya que es académico de la Academia de París y entre sus amigos está Charles Godin, al que consiguió se le nombrara coronel de Ejército y director de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz. Pero superados los efectos de la expedición al Perú, la historiografía no nos da pistas de su interés por lo francés; más bien de todo lo contrario. Critica a Ciprián Aufrán, maltrata técnicamente y sin razón a Pierre Bouguer, anima a Romero Landa a apoyarse en los constructores ingleses y a abandonar las caducas teorías de Bouguer y Duhamel, por solo mencionar algunos hechos.

La redacción es, en mi opinión, enrevesada incluso para el estilo imperante en el siglo XVIII.

(6) BAUDOT, María: *El sueño frustrado de Jorge Juan en 1766: 12 quillas en Esteiro, 6 en Cádiz y 2 en Génova*.

La carta está escrita como justificación, protesta y vaticina amenazas. Parece redactada y escrita, después de su muerte, por terceras personas en un intento fallido de esclarecer y engrandecer su etapa de responsable de las obras de los arsenales, que ni fue la más larga ni la más intensa de su fructífera y genial vida. Predice derrotas navales que se parecen sospechosamente a la afirmación que hiciera en 1767 Gautier en su demoledor «Informe sobre el sistema inglés», aunque desde el punto de vista opuesto. La redacción es tan coloquial que la haría «políticamente incorrecta» entre amigos en aquella época y por tanto inapropiada para dirigirse al Monarca.

El empleo de expresiones como «míos», o incluso nombrar su propio nombre en lugar de «su servidor» o «su vasallo», hacen que esta misiva sea una ofensa en el estricto protocolo borbónico del siglo XVIII.

La despedida es demasiado concisa, incluso si la comparamos con las que Jorge Juan solía emplear con sus amigos cercanos o con los que mantenía una relación epistolar con cierta asiduidad, por ejemplo con Romero Landa o Bryant, con quien tenía una amistad de años y un trato familiar que le permitía llamar *madame* a Ana Bryant. No es aceptable la idea de que el copista redujese la despedida, ya que a las múltiples copias que se hacían se añadían todos los tratamientos. El único documento en el que se resumía, o solo se iniciaba la despedida, era en la minuta de los documentos para ser redactados. Pero el que comentamos es una «copia» y no una minuta.

El hecho de que no se date la fecha de la carta sugiere un toque de misterio y oscurantismo fácilmente desmontable. ¿Tal vez el autor de la copia no tenía el original ya que nunca existió? Ningún historiador hace referencia a la ausencia de la fecha, simplemente se da por válida sin más. El autor ha tratado de localizarla sin éxito.

Historias contadas

Muchos de los historiadores que han atacado, sin entender, la política naval de Arriaga o González-Castejón, alabando todo cuanto se hiciera en los años de Ensenada y ensalzando a los protagonistas reales o imaginarios, vieron en las palabras que hemos reproducido una predicción de los desastres de San Vicente y, sobre todo, de Trafalgar. Se incluyen unas pocas pero significativas referencias:

- El abandono de la técnica de Jorge Juan en beneficio del sistema francés contribuyó al desastre naval de Trafalgar previsto proféticamente por él (7).

(7) O'DOHERTY, Pascual: «España y el mar en el siglo de Carlos III». Obra colectiva: *La construcción naval en la Península*, p. 111.

- Jorge Juan, en su carta, escrita poco antes de su muerte, acaecida el 2 de junio de 1773 a la edad de 60 años, advierte al Rey de los inconvenientes que habrán de derivarse al construir los navíos según el sistema francés... (8).
- Y ya en trance de muerte, convencido de las fatales consecuencias que supondría para la patria seguir las equivocadas normas a que se venía ciñendo la construcción de barcos... (9).
- ...Después la derrota de Trafalgar validó la advertencia de Jorge Juan (10).

Cronología de los hechos y sus posibles actores

Dado que la carta pudo ser escrita antes de su muerte, durante su agonía o después de fallecer, tenemos la fecha acotada para el caso de que fuese Jorge Juan quien lo hiciera entre enero de 1765 (cuando vino a España Gautier) y junio de 1773 (su muerte).

Escrita entre 1765 y 1773

En las afirmaciones que aparecen en los textos publicados están generalmente involucradas dos personas: Isidoro Granja, oficial de la Secretaría de Marina, y el ayuda de cámara favorito de Carlos III, el napolitano Almerico Pini (11), quienes como depositarios de la carta deberían hacerla llegar al Rey. El primero sería el receptor que tenía más contacto con Jorge Juan, y el segundo el colaborador necesario. La relación de Juan con Pini es conocida por terceras personas, ya que incluso Romero Landa en una de las cartas personales que le escribe a Juan le pide que intervenga Pini ante Arriaga para que fuese nombrado ingeniero director de Marina antes de que fuesen aprobadas las Ordenanzas del Cuerpo y por tanto su creación.

(8) O'DOHERTY, Pascual: «II centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval». Obra colectiva: *La Ciencia Naval en el siglo XVIII*, p. 65.

(9) LUNA, Juan Carlos: *La mar y los barcos*, p. 334.

(10) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, y CERROLAZA, José: «El enigma de la creación del Cuerpo Patentado de Ingenieros de Marina». *RIN*, noviembre, 2003.

(11) Pini dormía en una pieza contigua a la real y era el encargado de despertar al Rey cada día a las seis de la mañana, y por tanto testigo de sus más íntimas necesidades, las cuales compartían durante casi una hora. Ya era el encargado del servicio personal de Carlos III en Nápoles, y con él vino a España, llegando a ser una de las personas más influyentes en la Corte. Además, su constante presencia ante el monarca le hacía tener gran influencia en el real ánimo. Era también conocido por su refinada política y su atención a todos los que se le acercaban.

De haber sido escrita con anterioridad a 1773, Granja sería el encargado de entregarla a Pini, quien en una que aquellas mañanas en que ayudaba a levantarse al Monarca se la habría dado. Sin embargo, documentalmente aparece otra posibilidad, la intermediación de un gentilhomme con acceso a la Cámara Real, pero no con obligaciones tan íntimas y penosas.

Escrita en junio de 1773

Esta opción es la más probable, y en este caso habría sido escrita en la intimidad y no dictada a su secretario (12) con anterioridad y conservada entre sus documentos personales, para que, moribundo, le entregase a Granja la llave de la caja fuerte, que guardaba bajo su almohada, donde custodiaba su carta.

Que durante la agonía (15-21 de junio), y en los pocos momentos de lucidez que tuvo, pudiera dictarla y fuese recogida por Granja sin firmar, por no poder hacerlo bien por estar inconsciente o por la parálisis de sus manos.

Escrita después de su muerte

Posibilidad que se estudia más adelante.

¿Pudo ser escrita con anterioridad a junio de 1773?

Por lo anteriormente señalado, la opción más probable sería que la carta fuese escrita con anterioridad, pero ¿cuándo si no está fechada?, ¿qué momento emocional podríamos pensar que hubiera tenido Jorge Juan para hacerlo?; y sobre todo, ¿cuándo tendría la necesaria perspectiva histórica respecto a la efectividad de los nuevos buques construidos por el sistema francés? Porque si no se refería a ellos, ¿criticaba solo la política de Arriaga y no los medios con que contaba?

La actividad de Jorge Juan durante el periodo entre 1765 y 1773 es variada y fructífera, lo que le permite ir de un arsenal a otro. Su paso por la Academia de Guardias Marinas para reformar su plan de estudios, su Asamblea Amistosa Literaria, sus observaciones astronómicas, su pase por las Minas de Almadén y por la Corte; sin olvidar los nueve meses de su viaje por Marruecos, su hipoté-

(12) Juan era en extremo guardián y celoso de su intimidad. Si ocultó a su secretario su «galanteo» con Victoria Rovira (antes de irse al Perú), ¿no iba a hacerlo como esa declaración tan íntima de sus sentimientos?

tica vuelta a la Compañía de Guardias Marinas. La idea de construir unos navíos a espaldas de la propia Secretaría de Marina sería una *short list* de sus principales actividades de estos años, donde además el estado de su salud empieza a debilitarse y sus estancias en los balnearios son más frecuentes y duraderas.

El autor ha localizado dos momentos especialmente dolorosos para su estado emocional que podrían justificar el interés de Jorge Juan de desligarse de la política naval imperante, y son en 1767 y 1770, como explicamos a continuación.

En el entorno de su viaje a Marruecos

Es posible que para Jorge Juan no fuese tanto honor su viaje a tierra de infieles y salvajes para presenciar cómo el sultán de Marruecos estampaba su firma en un tratado de paz previamente acordado. Pudo verlo de otra manera, como que se le apartaba de la «civilización» en unos momentos especialmente sensibles para el futuro de la construcción naval española, y percibe que sus opiniones cada vez son menos tenidas en cuenta y que todo «se reduce solo a una vieja rutina» (13).

Analicemos los viajes de Jorge Juan anteriores a su nombramiento como embajador:

- Juan quiere volver a Cádiz a seguir con su Compañía de Guardias Marinas, de la que es capitán, a pesar de no ocuparse de ella en los últimos siete años.
- Arriaga no acepta su petición, fija su residencia en la Corte y se le hace viajar a Cartagena y Cádiz.
- En Cádiz acepta, sin dudarlo, la propuesta de Miguel Múzquiz (secretario de Hacienda) para participar de espaldas a Arriaga.
- Una repentina orden del secretario de Estado, marqués de Grimaldi, de enviarle a Marruecos frustra, ¿inesperadamente?, las nuevas construcciones.
- Pero durante este viaje un nuevo episodio se vuelve contra Juan, y es el informe demoledor que Gautier realiza sobre los buques construidos por el sistema inglés, de los que dice: «todos los [barcos] construidos a la inglesa, existentes en este puerto [Ferrol], ni uno solo se haya en estado de sostener un largo combate, ni aguantar un temporal, y que S. M. no puede en caso de guerra contar con su Marina (14).

(13) BAUDOT, María: «La imagen de Julián de Arriaga como secretario de Marina. Algunos testimonios», en *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*.

(14) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *De constructores a ingenieros de Marina. Un salto tecnológico y profesional de la mano de Francisco Gautier*.

De este informe solo se ha localizado un comentario, escueto y educado, de Juan (15). Es evidente que él no podría estar de acuerdo con ellos, y si no defiende el sistema inglés, ¿por qué prepara una respuesta para publicarse después de su muerte?

Es sorprendente, al menos para este autor, el paralelismo entre el informe de Gautier y la carta de Jorge Juan: aquel le dice al Rey que con los barcos hasta entonces contruidos pocas batallas ganaría, y este espera a morir para exponer que con los barcos contruidos solo cosecharían derrotas. Dos caras, como Jano, de la misma cosa; pero Gautier la escribe en vida y Jorge Juan la haría pública después de muerto, decisión que personalmente no creo que fuese propia de su personalidad. Por tanto se descarta también esta hipótesis.

En los primeros meses de 1770

Por fin, en 1770 consigue que se le permita residir en la Corte como general desempleado, y es nombrado en mayo de 1770 director del Seminario de Nobles, tema en el que lleva colaborando con el mariscal de campo Eugenio Alvarado desde 1768. Otra vez Jorge Juan siente su alejamiento.

¿Solo se merece ser director de un seminario con menos de diez alumnos al tiempo que en la Secretaría de Marina se está cocinando una nueva ordenanza de creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina? Si a esto añadimos que su salud va siendo cada vez más crítica, podremos pensar en cómo se sentiría emocionalmente y si estaría lo suficientemente alterado como para señalar que en su vida «estaba destinado a tratar siempre con salvajes o con chicos» (16). La referencia a «salvajes» es por su estancia en América primero y en Marruecos después, y a los «chicos» por su implicación en la Academia y Compañía de Guardias Marinas y en el Seminario.

Es por tanto el entorno de 1770 la fecha anímica más probable para escribir esa supuesta carta, pero tampoco lo creemos factible por la poca perspectiva que tenía sobre los supuestos efectos nefastos de los nuevos sistemas de construcción; aunque podría haber otra razón que se analiza a continuación.

(15) AGS, Marina, leg. 342. Año 1767.

(16) DIE MACULET, Rosario, y ALBEROLA ROMÁ, Armando: *La herencia de Jorge Juan. Muerte, disputas sucesorias y legado intelectual*.

Relaciones con Arriaga

No se van a analizar las malas relaciones entre Julián Arriaga y Jorge Juan (17), pero sí considerar que la supuesta carta es un ataque a Arriaga para rechazar públicamente su política naval (18), vengarse por no haber podido desbancarle de su sillón ministerial (19), resarcirse del mal trato y poca consideración (20) que ha recibido (21) y un alegato final en defensa del sistema inglés frente al francés traído por Gautier o un ataque personal a este último.

En todo caso, estas mismas condiciones podrían haber inducido a que se hiciera con oscuros propósitos muchos años después de su muerte.

¿Pudo escribirla durante su agonía?

No se ha podido determinar con exactitud quiénes intervinieron en la cadena humana para entregar la carta al Rey sin que se enterase el secretario de Marina, ya que de haberla conocido la podía haber interceptado y evitado su entrega.

En todas las teorías que el autor ha localizado parece que es Isidoro Granja (22) el receptor de la carta y Pini el encargado de entregarla al Monarca. Granja no podría entrar en la cámara y estar a solas con el Rey, cosa que Pini lo hacía durante 50 minutos todos los días. Aunque había otras personas, gentileshombres, con permiso para entrar en la cámara real, como el duque de Baños (23).

De todas formas, según la cronología de la agonía y muerte de Jorge Juan que realiza su secretario particular en sus «Breves Noticias» (24), Granja estuvo en el domicilio del jefe de Escuadra el 14 de junio de 1773, y en su presencia le sobrevino un «accidente de alferecía» (ataque epiléptico) que le dejó

(17) Su estudio detallado puede encontrarse en BAUDOT, María: *Defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*.

(18) MNM, ms. 1.883.

(19) DIE MACULET, Rosario: *Jorge Juan Santacilia. Síntesis de una vida al servicio del Estado*.

(20) El no haber sido ascendido a teniente general de la Armada es, para algunos autores, una prueba del mal trato que Arriaga le dispensaba.

(21) AGS: Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 50.

(22) Isidoro Granja, uno de los mejores amigos de Jorge Juan, era oficial 2.º de la Secretaría de Marina. Fue el mecenas del retrato que, a partir de una mascarilla sacada de su cadáver, se realizó entre 1773-1774, y fue comisionado por el ministro de Marina para hacerse cargo de los efectos correspondientes a su ministerio.

(23) MNM, ms. 2.507, doc. 14.

(24) DIE, Rosario, y ALBEROLA, Armando: *Muerte, funerales y sepultura del científico Jorge Juan a través de la correspondencia de su secretario Miguel Sanz*.

inconsciente, por lo que se le recomendaron sangrías que finalmente se realizaron en un pie. A partir de esta fecha hasta el día de su muerte prácticamente no volvió a estar consciente, de hecho no pudo confesarse ni realizar testamento; y cuando fallece, el 21 de junio de 1773, están presentes los hijos de su hermana Margarita, sus sobrinos Pedro y José Bernardo, además de Miguel Sanz, el vicario y su servidumbre. Dado que en esta pormenorizada lista que escribe su secretario no aparece Granja, es difícilmente creíble el hecho de encajar la entrega de esa supuesta carta en las postrimerías de la vida de Jorge Juan.

Ya hemos dicho que durante los nueve días de agonía estuvo prácticamente inconsciente, por lo que, si no pudo confesarse ni hacer testamento, se ve difícil que pudiera tener la clarividencia para dictar esa carta estando a punto de morir. Es irrelevante que pudiera firmarla o no, lo importante es que no pudo dictarla y menos escribirla. Lo que sí es cierto es que, en un momento determinado, ya moribundo se le recetó quina y se recurrió al secretario de Marina. Esta circunstancia posibilitó el conocimiento de Granja del agravamiento de la enfermedad y puede que volviera a casa de Juan, pero el enfermo se encontraba en unas condiciones tan agónicas que hacen difícil asumir conscientemente todas las actividades necesarias para el trasiego de la carta.

Por tanto, si realmente existió, esta fue escrita antes del 15 de junio de 1773 y debía de estar ya en manos de Granja o Pini para ponerla confidencialmente en manos del Rey, dadas las dramáticas circunstancias que rodearon su muerte; y por tanto hay que descartar de forma rotunda la historia rocambolesca de la llave, almohada o caja fuerte.

¿Pudo ser escrita con posterioridad a su muerte?

Muchos historiadores, incluso en la actualidad, vinculan (25) el comienzo del declive, decadencia y aniquilamiento de Real Armada a dos fechas concretas:

En 1765, con la llegada de Francisco Gautier, que introdujo el sistema francés, o con el secretario del ramo, Julián Arriaga, que lo trajo (cosa que está suficientemente demostrada que no es cierta).

(25) En este artículo no se analizan los argumentos esgrimidos, y que se soportan, en mi opinión, en una serie de documentos del Archivo Histórico Nacional, Estado, legajos 3.222 y 3.223, en los cuales se relata la historia pormenorizada de la Armada en un estilo agresivo, desde el resentimiento, el odio y el anonimato. Leídos con la perspectiva histórica actual se adjudica a algún oficial del Cuerpo del Ministerio, ya que con ambos, Gautier y González-Castejón, con sus Ordenanzas del Cuerpo de Ingenieros de Marina y de Arsenales, redujeron sustancialmente el poder de oficiales del Cuerpo del Ministerio, de los que el capitán de navío José María Blanco dice que Ensenada no les exigió formación ni instrucción, pero que les otorgó todo el poder.

En 1776, con la implantación de las Ordenanzas de Arsenales del secretario de Marina González-Castejón. Evidentemente, en 1776 Juan hacía ya tres años que había fallecido y por tanto podría referirse a las consecuencias de la llegada de Gautier que, para muchos equivocadamente, es el momento en que Juan es apartado del control y mando absoluto sobre las construcciones y constructores. Afirmación incorrecta toda vez que nunca tuvo ese control y mando ni en los tiempos de Ensenada (26).

Conclusión provisional

Ya se ha mencionado que la intervención de Granja y Pini era suficiente; pero además los archivos guardan otros documentos donde se mencionan a otras personas, como el duque de Baños:

«Esta carta original fue puesta en manos de S. M. por el Sr. Duque de Baños, despues qe. murio dn. Jorge Juan» (27).

Este documento señala algo que no es verdad. No es el original, sino una copia manuscrita, pero nos descubre el nombre de la persona que pudo haber entregado al Rey esa carta (28). Lleva anotada en la parte superior la fecha de 15 de enero de 1762, momento en que Jorge Juan está en Ferrol (29). Faltaban tres años para que llegase Gautier con su nuevo sistema y once para su muerte. Por tanto, la autenticidad del manuscrito puede, una vez más, ponerse en duda.

Durante el año 2009, en una de las periódicas visitas de este autor al Archivo del Museo Naval, el azar puso en mis manos la referencia de lo que podía ser el original de la misma. Lamentablemente el ansiado legajo fue una desilusión ya que bajo el título «Carta (30) que dejo escrita el Geje de Escuadra de la Rl Armada Dn Jorge Juan autor del Examen Maritimo estando para Morir al Rey nuestro Señor Dn Carlos 3º» (31), se añadía una afirmación que ponía

(26) El autor ha escrito muchas veces sobre el particular, pero recomienda los números de diciembre de 2013 y enero de 2014 de la *Revista de Ingeniería Naval*, donde se publica su artículo «Jorge Juan, antes persona que personaje».

(27) MNM, ms. 2.507, doc.14

(28) La aparición de Antonio Ponce de León, duque de Baños y Aveiro, que fue gentil-hombre de cámara con ejercicio con Carlos III, hace posible que sea el que entregue al Rey esta carta personal, dando a la historia un aire más verosímil.

(29) Jorge Juan llega a Ferrol en mayo de 1761 para poner en funcionamiento el dique, cosa que consigue precisamente a principios de 1762, y el 20 de enero se le encarga la realización de un presupuesto para el traslado de la fábrica de jarcias y lonas de Sada.

(30) El subrayado es actual para resaltar de dice «carta» y no «copia de la carta», como en el resto de documentos comentados.

(31) MNM, ms. 2.146.

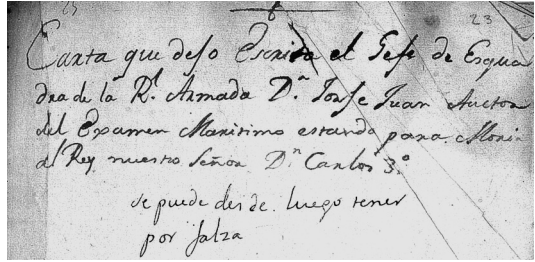
en duda la veracidad del documento, como podemos ver en la ilustración (derecha).

La historia de la Marina se reescribió en el siglo XVIII, cuando nuestros enemigos naturales, los ingleses, nos ayudaban a expulsar de España a Napoleón, y el autor cree haber encontrado algunos pasajes y documentos que atestiguan que es una historia sesgada.

Por último descarto la posibilidad de que Juan escribiese esa carta estando a punto de morir, ni que lo hiciera antes, ya que opino que el espíritu de revancha o venganza no entraban en su carácter difícil, y por tanto concluyo que está fuera de toda duda razonable negar la existencia de un original escrito por Jorge Juan con el texto de las copias que se han manejado y opino que es un manuscrito posterior a la muerte del jefe de Escuadra.

No creo haber sido el primero en localizar este último legajo, pero sí al menos el primero en llamar la atención sobre el análisis de su contenido (32), lo que podría abrirnos un nuevo debate: ¿por qué nadie lo hizo?

Queda por tanto este trabajo como la verdad simplemente «provisional» de este autor.



(32) SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: tesis doctoral.