

*Los ingenieros de Marina en La Habana en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes (1783-1786)*¹

José María Sánchez Carrión
Doctor en Ingeniería Naval. Universidad Politécnica de Madrid

El Cuerpo de Ingenieros de Marina

El 10 de octubre de 1770 Carlos III aprobó la creación de un nuevo cuerpo facultativo dentro de la Armada llamado Ingenieros de Marina, cuyas ordenanzas fueron redactadas por el entonces coronel del Ejército y director de Construcciones y Carenas Francisco Gautier i Oliber, quien, siendo constructor francés, había llegado a España de la mano del secretario de Estado, el marqués de Grimaldi.

Desde que llegara en 1765, a Gautier le apasionan dos objetivos: uno, crear un cuerpo de ingenieros a semejanza del de los ingenieros-constructores francés y, otro, crear una academia para su formación. Tarda cinco años en conseguirlo, pero finalmente en las Ordenanzas de 1770 se señala:

Por quanto conviniendo a mi real servicio crear un Cuerpo de Ingenieros de Marina... a cuyo cargo se construyan, carenen, recorran, cuiden los vageles, se fabriquen los edificios

y practiquen las demás operaciones de este Cuerpo... en mis puertos, arsenales, montes, a bordo de mis navíos y escuadras de guerra, a que los destinare en cualquier parte del mundo.

Y también:

... siendo de mayor importancia se componga de sugetos hábiles en la theoria y práctica de esta profesión, he resuelto su establecimiento y el de una Academia para la instrucción de los subalternos de dicho Cuerpo, y su régimen, así militar como facultativo y económico.

El nuevo cuerpo facultativo se rigió por sus propias ordenanzas y las de su Academia, hasta que en 1776 las Ordenanzas de Arsenales de González-Castejón lo puso bajo la inspección del director general de la Armada como cualquier otro comandante general.

Aunque nació como cuerpo cerrado con 32 oficiales, divididos en seis clases, más el ingeniero general, fue sufriendo variaciones en dicho número, y en 1786 su número teórico era de 45 (pocas veces el número de ingenieros correspondía con el número señalado en las Ordenanzas). Cuando Gautier dimite y Romero Landa asume la Comandancia General del Cuerpo de forma interina en 1782, inicia una gran transformación, otorgándole una rígida estructura, reglando la enseñanza y regulando las condiciones de ingreso en el cuerpo, que aumenta el número de efectivos.

Clase	1770	1772	1776	1783
Ingeniero general	1	1	1	1
Ingeniero director	4	4	4	2
Ingeniero en jefe	4	4	4	3
Ingeniero en segundo	4	8	8	6
Ingeniero ordinario	6	8	8	8
Ingeniero extraordinario	6	8	8	12
Ayudante de ingeniero	12	12	12	24
Ayudante de constructor*	6			
Cadetes de academia*	30			
TOTAL INGENIEROS	37	45	45	56

*Clases no incluidas en la suma total de ingenieros

Ordenanzas del cuerpo

De acuerdo con las ordenanzas de 1770, los ingenieros de Marina estaban encargados, entre otros cometidos, de todos los aspectos relacionados con la construcción naval y, como «consiguientemente responsables de su buen estado...»:

se distribuirán en los Departamentos y Astilleros de Europa y América según las urgencias y el número de vajeles que huviere de carenar y construir, edificios civiles y hidráulicos que fabricar y reconocimientos de montes que combenga hacer.

Por otro lado, las ordenanzas de 1772 asignaban, entre otras, las funciones siguientes:

- Para el ingeniero general: diseñar e inspeccionar todos los buques en construcción y carenas, y máquinas y edificios en los departamentos. Dirección de la Academia y responsable de la formación de los oficiales, responsable de su régimen disciplinario y de realizar la propuesta de ascensos.

- Para los comandantes del cuerpo en los departamentos: inspección y dirección de obras del arsenal, buques, edificios civiles e hidráulicos, fábricas de jarcias y lonas, talleres, obradores, diques, depósitos de maderas y almacenes, entre otros, realizadas directamente por él o por sus ingenieros, de los que será responsable. Además, asume las funciones de arqueador y encargado de establecer el francobordo.

Por último, los ingenieros debían desarrollar los trabajos que se les asignasen, no podrían estar más de cuatro años en un mismo destino y debían embarcar cuando les correspondiese, pero sus funciones a bordo serían las propias de su cuerpo, a excepción de los combates, durante los que se someterían a los órdenes del comandante del buque.

Por su parte, el título xi de las Ordenanzas de Pertrechos² se refiere al

Modo de practicar esta Ordenanza (se refiere a la de Pertrechos), y la de Ingenieros de Marina en los Puertos de mis Dominios de America, donde haya Esquadras, Navios sueltos, Arsenales ò Astilleros

y establece que

el exacto cumplimiento (de esta Ordenanza) queda à cargo del Comandante General de Marina en el de la Havana, y en los demás al de los Comandantes en Gefé.

Inicialmente, la plantilla de ingenieros en Indias queda reducida a dos ingenieros en La Habana y en Buenos Aires, que sustituyen a los ayudantes de construcción que ejercían de responsables de construcción, recorrido y carenas de los buques.

La diversidad de funciones de los ingenieros en los departamentos, incluidas las comisiones de montes, hacía necesario recurrir, en casi todos los casos, a oficiales de Marina, ayudantes de construcción o personal de la maestranza para realizarlas, y tal vez por esta razón existe en el Libro de Registro de Asuntos Personales³ una entrada correspondiente a la «agregación de 30 oficiales de Guerra alrmo de Yngen^{os}. de la Havana», documento no localizado, aunque se sabe que no fue aceptada esa petición.

Y ya, finalmente, con la aceptación de la Ordenanza de Arsenales de 1776, el Cuerpo de Ingenieros quedó bajo la inspección del director general de la Armada, al mismo tiempo que se anulaban las correspondientes al Cuerpo de Ingenieros de Marina,

Por quanto conviniendo à mi Real servicio, que en el gobierno de mis Arsenales haya reglas fixas, con la precisa intervención de los Oficiales de Guerra, responsables de sus operaciones; y que **los Ingenieros de Marina, creados con agregación al Cuerpo General de la Armada para su construccion**, carenas, recorridas, fabrica de obras civiles, è hydraulicas.....: **por tanto he resuelto, que, anuladas las Ordenanzas anteriores de Arsenales e Ingenieros**, se observe en todos mis Dominios quando se previene en los dos Tratados de ésta, según se expresa en los Artículos siguientes

y en la que se establece, bajo la autoridad del general del departamento, una nueva estructura orgánica de los arsenales: el mando militar lo ostenta el comandante del mismo, el mando logístico le corresponde al subinspector de Pertrechos, y el mando técnico al comandante de Ingenieros.

Los ingenieros de Marina en los Estados Generales de la Armada en 1786

Hasta 1788 se publicaron tres Estados Generales de la Armada, correspondientes a los años 1778, 1782 y 1786. En este último aparecen 38 ingenieros, y se señala que el empleo de ingeniero general se encuentra vacante por



el retiro del brigadier Francisco Gautier; por tanto, los ingenieros están divididos en cinco clases: un ingeniero director y brigadier, cuatro ingenieros en jefe y capitanes de navío, ocho ingenieros en segundo y capitanes de fragata, doce ingenieros ordinarios y tenientes de navío, seis ingenieros extraordinarios y alféreces de navío, y siete ingenieros ayudantes y alféreces de fragata.

La distribución por departamentos, bajo la dirección del ingeniero director, brigadier José Romero, encargado de la construcción de bajeles, fue la siguiente:

En el arsenal de Cádiz los ingenieros se distribuyeron en:

- Ingeniero en jefe: Francisco Autrán. Tiene a sus órdenes a tres ingenieros ordinarios, un extraordinario y dos ayudantes.
- Encargado de la nueva población: Ingeniero en jefe Vicente Imperia Diguera, con un subalterno a sus órdenes.
- Encargado del dique: Ingeniero en segundo Tomás Muñoz.

En el arsenal de Ferrol:

- Ingeniero en jefe: Tomás Bryant, que tiene a sus órdenes un segundo, un ordinario, un extraordinario y cuatro ayudantes con tres ayudantes de construcción y cuatro delineantes. Tres ingenieros están destinados en reconocimientos de montes en varios parajes.

En el arsenal de Cartagena:

- Ingeniero en jefe: Joaquín Ybarguen, con un segundo, tres ordinarios, tres extraordinarios y seis ayudantes (tres de construcción).

En el arsenal de La Habana:

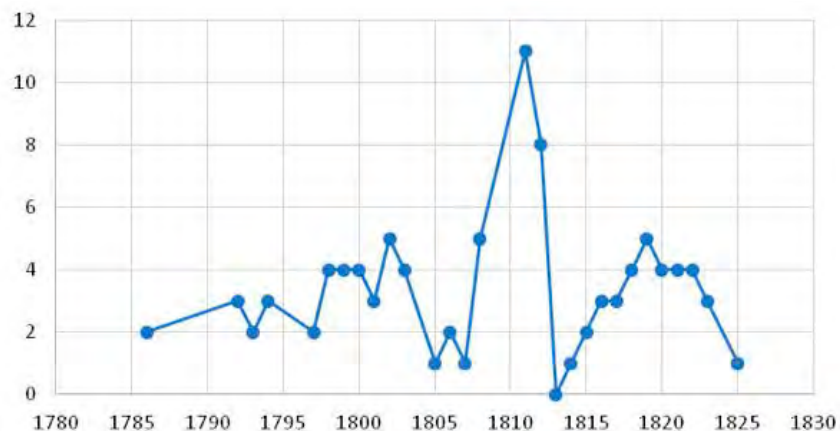
- Vicente Plo —ingeniero segundo y teniente de navío—, como ingeniero comandante, con un ordinario y teniente de navío: Joseph Pilón y Espejo.

Los nombres de los ingenieros de Marina activos como ingenieros propietarios, además de los mencionados, eran los siguientes:

- En Cádiz: los ingenieros ordinarios y tenientes de navío Tomás Lecoq (en el dique del Trocadero), Antonio Arturo y Manuel Salomón. El ingeniero extraordinario y alférez de navío será Antonio Lerena.
- En Cartagena: los ingenieros segundos y capitanes de fragata Luis Mesía (ingeniero comandante interino) y Fernando Seidel; los ingenieros ordinarios y tenientes de navío Josef Lope Valcárcel, Manuel Bernia y Honorato Bouyón; los ingenieros extraordinarios y alféreces de navío Luis de Evia, Manuel Tserstevens y Joseph del Llano, y los ayudantes de ingeniero y alféreces de navío Joseph de las Alas Pumariño y Manuel Combres.
- En Ferrol: los ingenieros segundo y capitanes de fragata Luis Menviollon (en los montes de Asturias), Manuel Romero (en los montes de Vivero [Lugo]), Miguel de la Puente (obra del muelle de Ribadesella) y Joseph Muller; los ingenieros ordinarios y tenientes de navío Rafael Clavijo (destinado en San Sebastián), Juan Smith (muelles de Tarragona), Diego Contador (montes de Burgos), Gerónimo Staberns y Eustaquio Guianini (faro de Hércules, A Coruña); los ingenieros extraordinarios y alféreces de navío Pedro Delgado y Benito Martí; los ayudantes de ingeniero y alféreces de fragata Joseph Gianini, Cándido de la Rosa, Juan de la Puente, Joseph del Águila y Alfonso del Águila.

Se incluye una tabla de elaboración propia, basada en los Estados Generales de la Armada de cada año, de los ingenieros destinados en el arsenal de La Habana.

Número de ingenieros de Marina en La Habana



Notas biográficas de los ingenieros de Marina en los años de la *Mercedes*

A continuación incluimos una breve nota biográfica de los ingenieros de Marina involucrados en el diseño o construcción de las fragatas españolas hasta 1786, a excepción de la de José Romero Fernández de Landa, dado que, como responsable del cuerpo, estaba involucrado en todos los buques que se construyeron bajo su mandato, y debido también a que su biografía es ya sobradamente conocida.

No se dispone con exactitud de la relación de buques construidos en La Habana, aunque quizás la mejor informada es la realizada por Honorato de Bouyón, quien fue comandante de Ingenieros del astillero habanero entre abril de 1792 y mayo de 1823, con diversos periodos de licencia y estancia en Cádiz; y fue precisamente en Cádiz, en octubre de ese año, cuando firma dicha relación de los buques allí construidos entre 1724 y 1794, relación que contiene algunas inexactitudes contrastadas.

Francisco Autrán de la Torre

Hijo de Ciprián Autrán y Teresa de la Torre (nacida en Valle de Piélagos), nació en Puerto Real en 1736 y murió en La Habana el 11 de marzo de 1792, siendo ingeniero director brigadier de Marina y comandante del Cuerpo de Ingenieros en el arsenal, lo que le convierte en el máximo responsable de la construcción de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

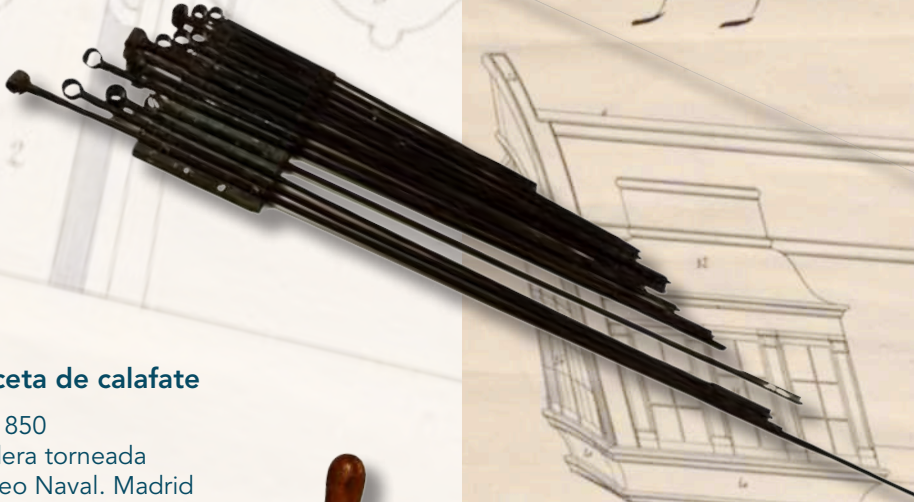
Su padre, celoso de su formación, le enseñó teoría y práctica de construcción, y otros maestros le enseñaron matemáticas, fortificación y arquitectura. El marqués de la Ensenada quiso enviarlo, junto a su hermano Pedro, a estudiar a Inglaterra el 3 de junio de 1749, pero su padre renunció al privilegio por miedo a que ambos volvieran ignorantes y viciosos.

En 1756 era comisario delineador de artillería en la fábrica de fundición de cañones de Sevilla y, siendo alférez de minadores de artillería, ingresó en el Colegio de Caballeros Cadetes de Artillería. Después de participar en la campaña de Portugal es destinado el 9 de enero de 1764 al lado de su padre, Ciprián Autrán, director de construcción de bajeles. En 1766 pasa a la Compañía en el Regimiento de Cadetes del Rey, en donde llega a ser capitán, y con este grado ingresa en el Cuerpo de Ingenieros como ingeniero ordinario y teniente de navío. A los pocos meses, el 30 de marzo de 1776 es ascendido a ingeniero en segundo y capitán de fragata.

Destinado en Ferrol en 1772, lo nombran comandante de Ingenieros seis años más tarde, cargo en el que se mantiene un año, antes de ser trasladado a Cádiz como paso previo para destinarlo a La Habana.

Barrenos

ca. 1850
Hierro
Museo Naval. Madrid



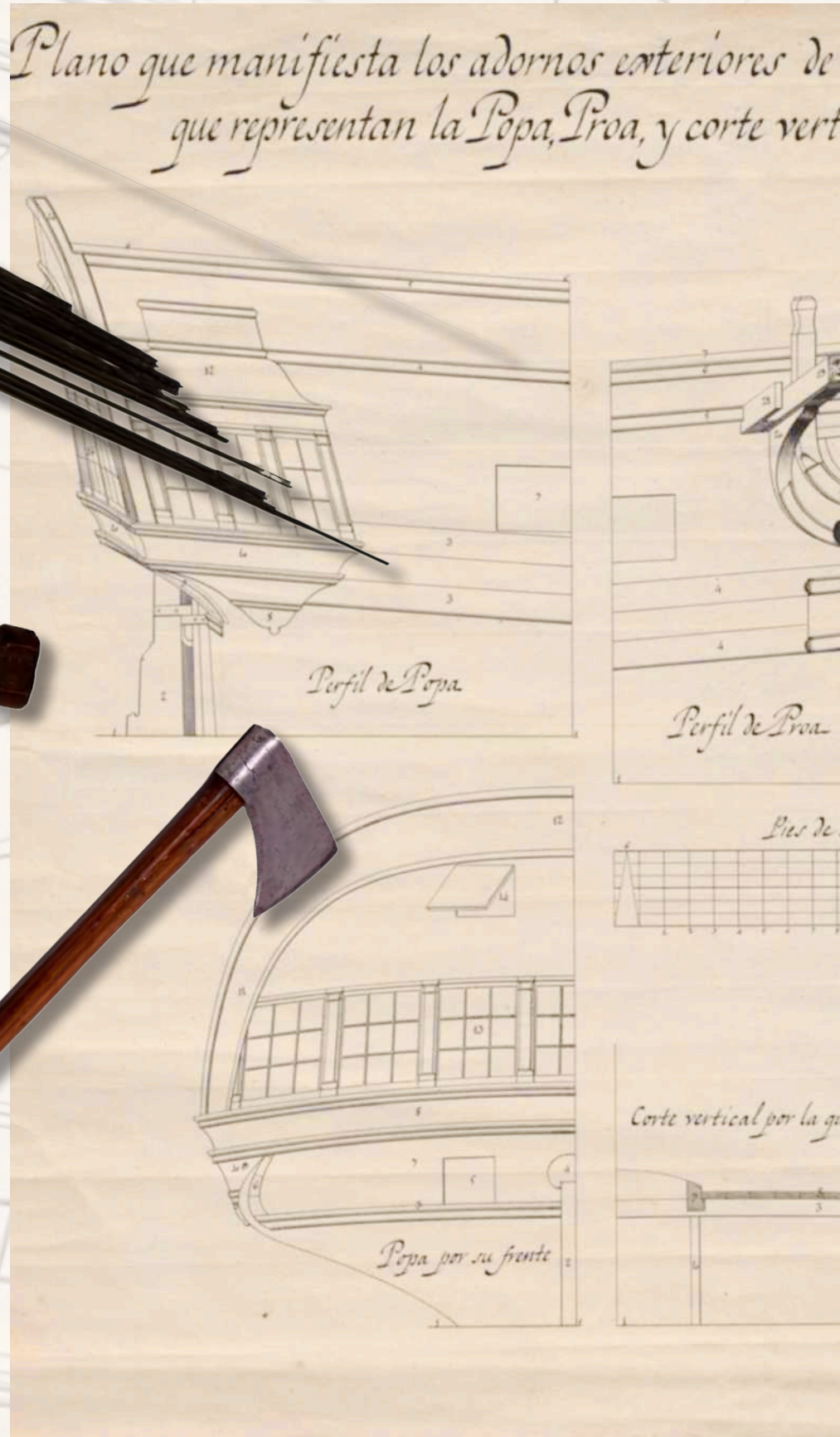
Maceta de calafate

ca. 1850
Madera torneada
Museo Naval. Madrid

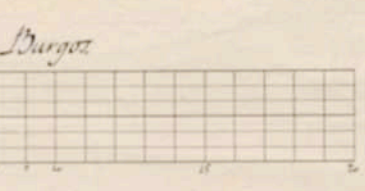
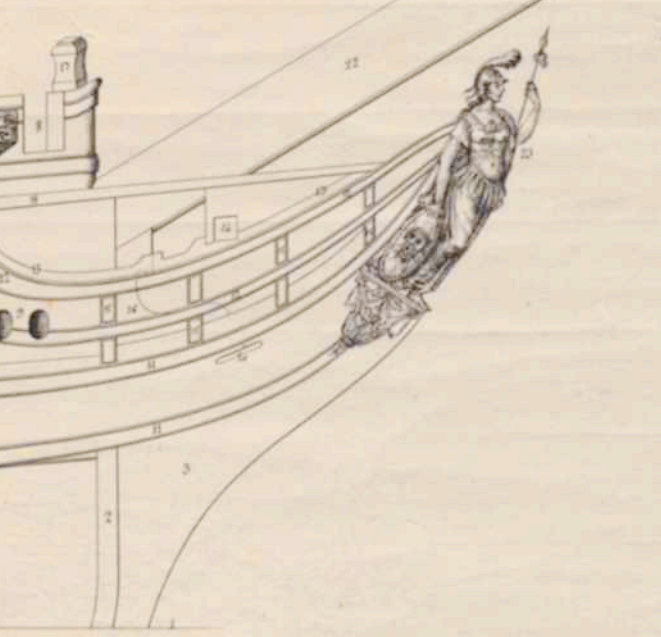


Hacha de carpintero de ribera

Siglo XIX
Madera de caoba y acero
Museo Naval. Madrid



una Fragata de 34 Cañones en las quatro figur.
ical por la quaderna Maestra



Es copia del Original.
Barcelona 12 de junio de 1802.
Francisco Bayona



Berbiquí de carpintero

Siglo XIX
Madera y acero
Museo Naval. Madrid



Colección de herramientas de calafate y muestrario de clavazón

ca. 1850
Hierro, madera y bronce
Museo Naval. Madrid

Siendo comandante del cuerpo en Cádiz, es ascendido a ingeniero en jefe y capitán de navío el 10 de septiembre de 1782. Enviado a La Habana para sustituir a Vicente Plo como comandante del cuerpo, lo ascienden a ingeniero director y el 1 de mayo de 1790 lo hacen brigadier de Marina.

La inactividad de La Habana en aquellos años le hace solicitar un destino más útil o pasar al Cuerpo General. Después de ser confirmado por otros cuatro años en su destino en La Habana moría el 23 de abril de 1792 en el arsenal donde vivía. Su viuda y sus hijos embarcan en la urca *Santa Belzima*, a bordo de la cual regresan a la Península.

Fue caballero de la Orden de Santiago y se le concedió la cruz de la Real Orden de San Hermenegildo. Sus informes personales resaltan su formación matemática, su capacidad de trabajo y su buena conducta.

Se casó en Puerto Real con su prima Rosa Díez de Barcenilla de la Torre y Bustillo (natural de Quijano), con la que tuvo ocho hijos, de los cuales solo José siguió parcialmente la carrera de sus antepasados (su bisabuelo Pedro construyó en Sant Feliú de Guixols el Real Felipe).

En sus años de comandante de Ingenieros en La Habana se construyeron las fragatas *Nuestra Señora de Atocha*, *Minerva* (alias *Santa Marta*), *Ceres* (alias *Nuestra Señora de la Almudena*) y *Gloria*; entre la quilla de la primera, puesta después de botar la *Mercedes*, el 29 de octubre de 1788, y la botadura de la última, en diciembre de 1792, transcurrieron cuatro años.

José Autrán de la Torre

Nació en Puerto Real en 1771 y murió en 1830. Aunque su nombre completo debía haber sido José Autrán y Díez de Barcenilla, utilizó como segundo apellido el segundo de su madre, tomando los mismos que su padre.

Obtuvo la patente de guardiamarina el 28 de febrero de 1784 y ascendió a alférez de fragata el 9 de abril de 1788. Desconocemos cuándo embarcó en el navío *San Carlos*, pero formaba parte de la dotación cuando a finales de 1807 marcha a Veracruz, con escala, como era preceptivo, en La Habana. Allí desembarcó y, como señala en su hoja de servicios de 1811,

Desembarcado ha hecho el servicio de Batt^a y Brig^s como Oficial propietario agregado a Ingenieros en el Arsenal de La Habana cinco años y cuatro meses y de Ayudante del Arsenal en el Depto. de Cádiz.

Esos cuatro años que permanece de agregado los pasa en La Habana bajo las órdenes de su padre, y, cuando este muere, embarca con su madre y hermanas en la urca *Santa Belzima*. Permanece unos meses en el arsenal de Cádiz hasta que pide su reingreso en el Cuerpo General, donde continuó su carrera; mandó cañoneras de escolta en Cantabria y, en junio de 1808, partió de campaña con los batallones de Marina que se formaron en el departamento como parte del Ejército de la izquierda. Murió en Ferrol en 1830 cuando era capitán de fragata.

Luis Mesía de la Cerda y Beltrán de Caicedo

Pocas cosas se han localizado en los archivos acerca de este ingeniero, a excepción de la prueba de hidalguía —hijo del tercer marqués de Acapulco y señor de Ojeares, y nieto del marqués de Caicedo y de Granada— presentada para ingresar en la Academia de Guardiamarinas en 1761, por la que también sabemos que nació en Jaén en 1746.

El marquesado de Acapulco fue creado por Felipe V en 1728 para Gonzalo José Mesía de la Cerda y Valdivia. El cuarto marqués, Juan, hermano de Luis Mesía, se casó con Teresa, hermana de Eustaquio y José Gianini.

De la carrera que Luis Mesía desarrolló en el Cuerpo de Ingenieros conocemos lo siguiente: en 1773 ingresó como ayudante de ingeniero y alférez de navío, después de estar unos meses como ingeniero agregado; fue ingeniero extraordinario y alférez de navío en 1774; ingeniero ordinario y teniente de navío en 1776; ingeniero en segundo y capitán de fragata en 1785 (de este nombramiento se ha localizado la minuta de su Patente, que tiene fecha de 11 de enero), e ingeniero jefe y capitán de navío en 1789.

Fue comandante del cuerpo en La Habana desde 1783 y fue sustituido por Vicente Plo en 1786, para pasar a ocupar el mismo cargo en el arsenal de Cartagena, cuando la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* estaba en construcción.

Vicente Juan Plo

Fue agregado al Cuerpo de Ingenieros en 1773 y el conocimiento de su carrera militar está sustentado por la localización de todas las fechas de las minutas de ascensos: ingeniero extraordinario y alférez de navío, el 30 de marzo de 1776; ingeniero ordinario y teniente de navío, el 20 de abril de 1782; ingeniero en segundo y capitán de fragata, el 15 de noviembre de 1784; ingeniero jefe y capitán de navío, el 1 de mayo de 1790, y, la última localizada, de ingeniero director y capitán de navío, tiene únicamente la fecha de 1792.

Se casó el 20 de abril de 1782 con María Manuela Martínez. Por los informes personales localizados de él, y firmados por Gautier, Romero o Bryant, le reconocen como un oficial con un talento fuera de lo común, con grandes conocimientos en matemáticas, hidráulica, construcción y arquitectura.

En septiembre de 1780 se encuentra en Brest con la escuadra de Miguel Gascón, y envía a González de Castejón y a Romero Fernández de Landa un extenso informe explicando detalladamente el procedimiento seguido en Francia para el forrado en cobre de los buques. De esta estancia tenemos constancia, además, de su justificación de gastos de viaje⁴.

Nombrado comandante del cuerpo en Ferrol en 1784, pasó a La Habana en 1786 para sustituir a Luis Mesía. El 24 de julio de 1787 entrega el mando del cuerpo a Fernando Autrán, volviendo a Ferrol hasta 1799, año en que asume el mando Josep Muller.

El 25 de enero de 1787 pone la quilla del *Real Carlos*, navío de 112 cañones que bota el 4 de noviembre, y escribe a Valdés dando cuenta del hecho de botar el *Real Carlos*, alias *Santiago*.

Cuando Romero Landa envía a La Habana a Vicente Plo Romero, le entrega una «Instrucción para servir de regla en su gobierno y manejo facultativo del ingeniero ordinario D. Vicente Plo, que S.M. destina al Puerto de La Habana para encargarse de la construcción, recorridas, obras civiles e hidráulicas, acopios de madera de los montes de su comprensión y demás funciones atribuidas en la Ordenanza de Arsenales a los Ingenieros de Marina»⁵, fechada el 12 de enero de 1784.

En este documento, Romero Landa evidencia sus dotes de organización, dando instrucciones claras y concretas, no solo sobre la organización de la maestranza, sus brigadas, sino también técnicas y de cooperación con los otros cuerpos y mandos de la Marina en el departamento.

Plo Romero debía producir un libro de registro que informase de los buques construidos, con dimensiones, desplazamiento, lugar de construcción, fecha, obras realizadas, informes de los comandantes, etc., orientado «al conocimiento de las propiedades y fortificación», que debe enviar al ingeniero director⁶ y a la Secretaría de Marina por la vía reservada.

Apto para el servicio en todos los ramos del cuerpo y en la Lista Oficial del Cuerpo de 1790⁷, se dice que es el «ingeniero que más bajeles ha construido» y el encargado de terminar la *Mercedes*.

Vicente Plo, mucho antes de que Mazarredo empezara a preocuparse en 1795 por las pérdidas de tablas del forro, consideraba seriamente el coste del forrado con madera, «para mientras pudiese durar»⁸ con el forrado de cobre. Decía que la duración del forro de tabla venía a ser de tres años, pero, para que durante ese tiempo el buque estuviera relativamente limpio, necesitaba entrar en dique o ir a la quilla dos veces; y estando en situación de armamento, forrar los cocederos dos veces y otras tres dar pendoles; y todo ello sin contar que, viniendo de América, era necesario cambiarle la mayor parte de las tablas de pino del forro, «que vienen taladradas de broma»⁹.

Josef María Pilón y Espejo

Natural de Ciudad Rodrigo, Pilón y Espejo murió en Valencia. Tuvo un hermano, Antonio, que se examinó de acuerdo con las ordenanzas en la Academia de Guardiamarinas e ingresó en Ingenieros como ayudante de ingeniero, y que era ayudante de ingeniero y alférez de fragata a fecha de 26 de abril de 1776, la misma fecha que Josef María. Sin embargo, Antonio se pasó en 1780 al Cuerpo General. Josef María ascendió a ingeniero extraordinario y alférez de navío en 1782, y era ingeniero ordinario y teniente de navío a 15 de noviembre de 1784, año en que se casó con María Micaela Tobalina, natural de Zaragoza.

Destinado al departamento de Ferrol con Plo, en 1793 estuvo realizando comisiones en los montes de Soria. En 1814 embarcó en la fragata *Proserpina*; ya para entonces era ingeniero director y capitán de navío desde el 30 de agosto de 1795, tras ascender tres años antes a ingeniero en segundo y capitán de fragata.

En 1805 ejerce de subcomandante interino de Ingenieros y, al año siguiente, es comandante efectivo, cargo que mantiene, con ligeras ausencias, hasta 1819, a pesar de que ya en 1813 había solicitado destinos fuera del cuerpo, aunque, ascendido a ingeniero director y capitán de navío, prefiere mantenerse entre los ingenieros.

Gaspar del Villar

Nació Gaspar del Villar en la villa coruñesa de Pontedeume en 1764. Era hijo del alférez de fragata Juan Villar, pero se desconoce el nombre de su madre y la fecha y lugar de su fallecimiento.

El 1 de marzo de 1773, con solo nueve años, entra como aprendiz de carpintero en el arsenal de Ferrol. En esa misma época embarca a Lima, aunque vuelve a incorporarse a Ferrol en 1775. Tres años después es nombrado capataz, y con diecisiete años lo hacen encargado de la sala de gálivos. Con este empleo, Vicente Plo se lo llevó a La Habana cuando lo nombraron comandante del cuerpo por la profesionalidad y conocimiento que había demostrado en sus comisiones en el Puerto de Pasajes en 1781, aunque en el momento de su marcha Del Villar estaba destinado en el departamento de Cádiz.

Durante los años en los que Plo estuvo en La Habana, desde donde ya no volvería, Del Villar siguió ocupado de la sala de gálivos y fue el encargado, además, de delineación de planos y de construcción de cinco navíos de tres puentes, cuatro de dos, ocho fragatas y dos bergantines, además de otras muchas embarcaciones menores.

El 5 de mayo de 1798 lo nombran oficialmente contraamaestre de Construcción, con treinta y cuatro años de edad y veinticinco de servicio. Hasta entonces se había encargado de la construcción de los navíos *Real Carlos*, *San Pedro de Alcántara* y de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

El 20 de enero de 1809 se crean por Real Ordenanza de la Junta Suprema de Sevilla, siendo ministro de Marina Antonio Escaso, una nueva clase de ingenieros: los llamados «ingenieros prácticos», fuera de reglamento, que debían cumplir, entre otros, los siguientes requisitos: pertenecer a la maestranza, tener experiencia, haber navegado y haber estado destinados en diques u obras a flote. Se les crea como ingenieros ordinarios y podrán ascender como el resto de los oficiales de su cuerpo. Gracias a esta Real Ordenanza de creación de «Ingenieros prácticos» fuera de reglamento, Del Villar pudo ser nombrado, el 5 de mayo de 1810, ingeniero ordinario y alférez de fragata en la clase de ayudante de construcción. Curiosamente, el nombramiento fue propuesto por Bouyón, comandante del cuerpo en La Habana, y aceptado por Retamosa, comandante principal del cuerpo, que habían sido los más críticos con Escaso por la publicación de la Real Ordenanza mencionada.

Villar trabajó bajo las órdenes de todos los comandantes de Ingenieros que siguieron a Plo: Autrán, Bouyón, De la Puente y Fronty. Cuando muere este último, en 1817, se encarga provisionalmente de la Comandancia. En 1826, convertido el arsenal en apostadero, Villar se hace cargo de todos los ramos de construcción.

Aún conseguiría dos nuevos ascensos: en 1826 el grado de alférez de navío, y en 1827 el de teniente de navío, manteniendo en ambos casos la clase de ingeniero ordinario. Después de la extinción del Cuerpo de Ingenieros de Marina, Villar pasó al Cuerpo de Constructores. Se le concedió el Escudo de fidelidad de Cuba a la Corona.

Como encargado de carenas fue el responsable de habilitar las escuadras de los generales Aristizábal y Gravina, dando la quilla a veintitrés buques, entre navíos, fragatas y urcas. Igualmente, realizó los planos de diez lanchas cañoneras construidas en La Habana, Matanzas y Trinidad.

¹ Se ha fijado la fecha de 1783 porque es la que corresponde al nombramiento del primer comandante de Ingenieros de La Habana y porque hacía un año que se le había aceptado a Francisco Gautier su tercera dimisión como ingeniero general de Marina.

² MMB, ref. 10.080.

³ AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3434.

⁴ AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/57.

⁵ AGMAB, Arsenales, Construcción, leg. 3410. Instrucción firmada por Romero.

⁶ Romero es ingeniero general interino y por eso señala que se envíe «al Ingeniero Director».

⁷ AGMAB, Ingenieros, leg. 3415.

⁸ AMNM, Colección Mazarredo, ms. 2.367, f.º 36, informe de Mazarredo sobre forro de buques, Isla de León, 21-2-1795.

⁹ AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, Vicente Plo a González de Castejón, 29-9-1780.